



КАПИТАНЫ

П.П. Куянцев



*Я бы снова
выбрал море...*



SHOUT
SHARE

IT

Annotation

Очерки. Путевые заметки. Воспоминания. Интервью.

- П. П. Куянецв. Я бы снова выбрал море...



- От составителя

- Быть капитаном непросто



- Быть капитаном непросто

- Под командой Миловзорова

- Девятый вал

- Три ЧП на «Луначарском»

- Гибель «Дальстро́я»

- Случай в Арктике

- О лоцманах

- Красная ракета

- Запах гари

- Кому устроить разнос?

- Корабел

- Из морской практики

- Бестолковая практика

- Бывало и такое...

- Из морской практики

- Цена урока

- Выгрузка танков в Посьете

- Могло быть хуже

- Якорь по грунту

- Ни фута под килем

- Рисунок для лоции

- Заклинило

- Перестарались

- «Человек за бортом!»



- Конец «Инди́гирки»

- Ночное столкновение в океане

- Самурайский меч

- Федор Федорович

- Белые цапли

- Месть

- Кормилец

- Рулевой

- Встреча с «Памиром»

- Летчик-лоцман
- Мореходы Полинезии
- Ураган
- Третий гудок
- «Человек за бортом!»
- «Аппендицит»
- Королева бульвара
- Ванинская мадонна
- Уроки Штукенберга
- И такие были помполиты
- Солнечный круг Арсеньева
- Боцман крейсера «Жемчуг»
- Помним их имена
- Из примет жизни

○ Пал Палыч

-
- П. Осичанский: «Я бы снова выбрал море...»
- «Творить судьбу». Беседа ведущего Клуба капитанов П.И. Осичанского с П.П. Куянцевым
- Море остается с капитаном
- КДП Павел Куянецв, или Большая песнь о море

**П. П. Куянцев. Я бы снова выбрал
море...**

От составителя

«Я – поэт, этим и интересен», – сказал как-то о себе Владимир Маяковский, вложив в это краткое определение весь смысл своего земного предназначения. П.П. Куянцев, вероятно, тоже мог бы сказать о себе: «Я – художник, этим и интересен». Но в интервью в середине 80-х годов, как бы подводя итоги своей интересной, насыщенной жизни, на вопрос «Кто вы?» он не задумываясь ответил: «Конечно, капитан».

О поэтах и писателях, художниках и музыкантах принято говорить: великий, глубокий, значительный, яркий, интересный... Судьба свела меня с П.П. Куянцевым в начале 70-х на т/х «Феликс Дзержинский», где я был начинающим третьим штурманом, а он – капитаном. В последующие годы мы часто встречались, беседовали на разные темы, и я беру на себя смелость утверждать, что капитан Куянецв – великий капитан, яркий художник, самобытный писатель. Прочитайте книгу, которую вы держите в руках, и убедитесь в этом.

Не сомневаюсь, что книга будет интересна прежде всего морякам, особенно – капитанам, но каждый, кто имел или имеет отношение к морю, найдет здесь множество любопытных наблюдений, воспоминаний, зарисовок. Эта книга написана не профессиональным писателем: Павел Павлович много повидал, много размышлял о пережитом и, лишь разменяв девятый десяток, решился рассказать обо всем, что его волновало. Кратко и точно. Просто и правдиво.

Всё опубликованное здесь было напечатано на страницах газеты «Дальневосточный моряк» в середине 90-х годов. То есть, изначально Павел Павлович не замахивался на книгу, а просто писал короткие заметки и относил их в редакцию. Незадолго до своей смерти он пригласил меня к себе в гости и вручил папку с газетными вырезками:

— Делайте с этим, что хотите. Сочтите нужным и возможным издать – издавайте.

Так родилась эта книга.

Как определить ее жанр? Кто-то назовет ее биографической и будет прав. Кто-то отнесет ее к путевым заметкам и тоже будет прав. А может быть, это – пособие для капитанов?..

Впрочем, какое это имеет значение – жанр данной книги? Поверьте, она написана талантливым и неравнодушным человеком – капитаном, художником, мыслителем П.П. Куянцевым.

Петр Осичанский
капитан дальнего плавания,
президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов

Быть капитаном непросто

Быть капитаном непросто

Прочитал в «Дальневосточном моряке» статью Александра Ивановича Фатьянова «Ключевая роль капитана». Статья интересная и полезная. Фатьянов на примерах показывает, каким должен быть капитан. Слабохарактерным и безответственным нет места, когда дело касается безопасности мореплавания.

Из моей практики приведу несколько примеров.

Четыре года проработал я на «Минске», плавая из Ванино в Нагаево на перевозке генеральных грузов. Это судно имело семь трюмов и три палубы, что позволяло удобно размещать несовместимые грузы. Но порт всегда принимал в штыки требования по выполнению моих грузовых планов и правил укладки, нарушение которых приводило к потерям грузов. За эти требования портовое начальство и грузчики прозвали меня Фашистом.

Работая на «Зайсане» на перевозке леса из Ванино в Японию, при погрузке пакетов я требовал заполнять пустоты, разбирая пакеты. Прозвище Фашист прочно за мной держалось, пока не произошел случай, доказавший мою правоту.

Рядом грузился лесовоз Сахалинского пароходства «Балахналес». Он закончил погрузку леса с большим караваном на палубе. Буксиры начали отводить его от причала. Не успели оттянуть на несколько метров, как он лег на борт, и весь караван ушел за борт, сломав все стойки, а найтовы еще не были положены.

Вся бухта покрылась бревнами, и неизвестно, чем бы это кончилось, если бы стойки были железные, как это делалось впоследствии. Только после этого случая меня перестали называть Фашистом.

Из Находки, когда я требовал изменить грузовой план, составленный портом, летели жалобы в пароходство. К счастью, ответ В.П. Бянкина всегда был один: выполнять требования капитана.

И совершенно недопустимо, когда капитан уходит с мостика в сложной обстановке, как это было в Цемесской бухте под Новороссийском в 1986 году. Никакого оправдания такому капитану.

За 33 года своей капитанской практики в море я всегда спал не раздеваясь, как на войне, сбросив только обувь, и дверь каюты всегда оставалась открытой. Но спал всегда на диване в каюте, а не в рубке, чтобы не действовать на нервы вахтенному штурману. И только в исключительно сложной обстановке спал в рубке, не

снимая обуви, чтобы в одну секунду быть на мостике.

В дополнение скажу, что капитан Василий Александрович Вага, которого я считаю своим учителем, в Арктике капитанское кресло ставил на мостике и все плавание проводил в нем, как это делали в старину капитаны клиперов.

Под командой Миловзорова

Павел Георгиевич Миловзоров, знаменитый полярный мореплаватель и организатор первых рейсов на Колыму, весной 1931 года, между двумя полярными навигациями, командовал пароходом «Чукча».

В апреле 1931 года, получив диплом об окончании морского техникума, я явился в отдел кадров Совторгфлота. Меня направили четвертым помощником капитана на «Чукчу». Узнав, что капитан на этом судне Миловзоров, я помчался туда как на крыльях.

Павел Георгиевич, плотный румяный человек с веселыми лукавыми глазами, с черными пушистыми усами, принял меня приветливо и направил к старпому Барсукову. Старпом Федор Степанович, бывалый моряк, объяснил мне мои обязанности, и служба началась.

Следующим вечером мы снялись со швартов с грузом леса в порт Фузан и вышли из бухты Золотой Рог. Я стоял у машинного телеграфа, выполняя команды капитана. Из пролива Босфор Восточный появился «англичанин» — большой пароход компании «Блю Фаннел», красавец «Канопус». Неожиданно капитан спросил:

— Молодой человек, кто из нас должен уступить дорогу?

Я немного растерялся, так как понял, что это экзамен, но быстро нашелся и ответил правильно.

Вскоре начало темнеть. Павел Георгиевич скомандовал:

— Возьмите поправку компаса по Полярной звезде!

Я справился и с этой задачей. Вышли за остров Скрыплева. Капитан взял пеленги и приказал:

— Молодой человек, я на карте нанес обсервацию. Проложите от нее курс к острову Дажелет восточнее от него в 15 милях и ложитесь на этот курс.

Я бойко ответил: «Есть!» — и смело подошел к карте. Проложил курс, снял транспортиром отсчет. Вошел старпом, посмотрел на карту и сказал:

— Все правильно!

Я вышел в рубку, скомандовал рулевому:

— Право на берег! На курс 275! — и встал в капитанской позе.

Судно повернуло вправо. Но что это?! До данного рулевому курса еще далеко, а нос судна уже смотрит в берег. Я резко скомандовал:

— Лево на борт!

Старпом растерянно твердит:

— Что такое? Что такое?

Капитан же стоит на крыле, и в его глазах столько веселого смеха, что мы со старпомом окончательно растерялись.

Павел Георгиевич указал рулевому правильный курс, а мы со старпомом летим к карте. О, черт! Как это сразу не заметили? Миловзоров любил пошутить. Перед тем, как дать мне приказ, он повернул карту на 90 градусов, а его штурман, старый морской волк Барсуков, и молодой щенок, четвертый помощник, даже не заметили, что подписи на карте расположены вертикально. Ай, позор!

Но капитан все-таки был удовлетворен экзаменом, больше меня он не экзаменовал и относился ко мне по-отечески в течение всей службы.

Миловзоров был человек требовательный, но общительный и простой, с огромным морским опытом, с «полярной» выдержкой. Школу я прошел у него отличную.

Как-то на рейдовой стоянке у берега Приморья дул ветер с моря. Я вступил на вахту в 16 часов и позвонил капитану, что ветер покрепчал до шести баллов. Павел Георгиевич спокойно ответил: «Хорошо». А я-то думал, что он прикажет немедленно приготовиться к съемке с якоря. Я простоял беспокойную вахту, поминутно ожидая дрейфа, но в конце вахты ветер утих. Теперь-то, проплавав сам капитаном много лет, я понимаю, что это была не беспечность, а правильная оценка обстановки, знание условий погоды и стоянки на рейдах Приморья.

Миловзоров старался исключить всякие задержки в плавании, он дорожил каждой минутой. Однажды при съемке с якоря вышел из строя брашпиль. Задержка была не более часа, механик быстро заменил деталь. Но капитан волновался и написал обстоятельное объяснение начальнику пароходства.

В июне началась полярная навигация, и Павел Георгиевич ушел с «Чукчи» на свой «Ставрополь», оставив самые лучшие воспоминания о себе.

В декабре 1943 года пароход «Дальстрой» шел из порта Сиэтл во Владивосток. Декабрь — самое «веселое» время в северной части Тихого океана, здесь и летом-то редко дует ветер менее шести баллов, а зимой он бывает восьми-девяти, а то и одиннадцати баллов.

Мы вышли из пролива Хуан де Фука при сравнительно хорошей погоде, но уже через сутки ветер баллов в восемь, дувший от веста, начал крепчать. Волнение, и без того значительное, начало расти, и к утру следующего дня по океану уже катились валы метров триста от гребня до гребня, так что наш «Дальстрой» длиной 152 метра и водоизмещением 19 тысяч тонн свободно размещался на одном склоне вала.

Часов в семь утра, в конце моей вахты, барометр начал стремительно падать, и ветер достиг силы одиннадцати баллов. По мощной зыби океана пошли крутые штормовые волны, и, когда их гребни совпадали с гребнем зыби, вставала гора темно-свинцового цвета, вся в белой пене, с дымящимся буруном на вершине, грохот которого заглушал вой ветра и шум пенящегося моря. Картина величественная и грозная!

Судовая машина работала полными оборотами. Мы торопились: десять тысяч тонн груза были очень нужны фронту. Несмотря на жестокий шторм, пароход, имея на спокойной воде скорость 13 узлов, все еще шел по восемь.

В самом конце вахты на мостик вышел капитан Банкович. Мы оба стояли на левом крыле мостика и смотрели на бушующий океан и бешеные гребни, появлявшиеся то слева, то справа от курса. Глядя на них, я думал, что наша скорость на таком море уже великовата. О том же, видимо, думал и Всеволод Мартинович, но ход пока не уменьшал.

И вот впереди начала расти гора. «Дальстрой» только что спустился с очередного вала и, немного взяв носом воды, стал подниматься на следующий. И когда из-за его вершины показалась надвигающаяся прямо на нас гора, стало ясно, что вал начнет ломаться прямо у форштевня. Тяжело груженный корабль опускался ему навстречу и зарылся носом в его крутой склон тогда, когда гребень вала начал заворачиваться и со страшной силой обрушился на полубак судна. Под форштевнем будто взорвалась торпеда. Белая водяная масса накрыла всю носовую палубу, а стена из пены и брызг поднялась выше двадцатиметровых мачт-колонн и стремительно понеслась над

судном.

Мы спрятались за фальшборт мостика. Над нами вместе с каскадами пены летели обломки досок, а внизу слышался звон стекла и треск ломающегося дерева. Капитан поставил рукоятку машинного телеграфа на самый малый ход, скорость сразу же упала, и следующий вал даже не вкатился на палубу, но девятый вал сделал свое дело. На полубаке вдавил внутрь фальшборт. Оторвал вместе с палубой левый носовой барбет крупнокалиберного «эрликона». Ящики с автомобилями с люка носового трюма сдвинул на грузовые лебедки и разбил в щепки их передние стенки. Согнул носовые прожекторные тяги. Сбросил в море с вант правый большой спасательный плот. Разбил вдребезги левое крыло нижнего мостика, и вся веранда перед каютой капитана осталась без стекол. Сорвал с кильблоков и унес в море левый носовой спасательный бот – на шлюпбалках висели только обрывки талей. Расколол надвое левый кормовой спасательный бот. По всей палубе от носа до кормы смыл все щиты с пожарным инвентарем и вырвал стальные щиты паропроводов грузовых лебедок.

После уменьшения хода, хотя шторм продолжался еще сутки, на палубу не вкатился ни один гребень. Но при самом малом ходе судно плохо слушалось руля, и пришлось ход увеличить до малого. При нормальных условиях скорость была бы восемь узлов, а в шторм она была узла четыре, и судно нормально управлялось.

Немало проплавав по разным морям, мы с капитаном Банковичем работали уже не на первом судне. Видели даже штормы Северной Атлантики, но только в это утро убедились, что, идя в шторм полным ходом, можно утопить любой корабль, самый прочный и надежный, и даже линейный.

Нам повезло, что девятый вал прошел через нас до восьми часов утра. Обычно после восьми на палубу выходили боцман и матросы для проверки и подтягивания креплений палубного груза. Все они были бы убиты или смыты за борт.

В начале зимы 1948 года я принял от капитана Срыбного пароход «Луначарский» — судно с паровой турбиной. Проверяя акт передачи, заметил, что у обоих якорных цепей всего по пять смычек. На вопрос, где остальные смычки и знает ли об этом инспекция Регистра, Срыбный ответил, что инспекции это не известно, якорь-цепи же им использовались при неудачной буксировке парохода «Луга» из Петропавловска. «Луга» была выброшена на риф севернее маяка Крильон, когда при проходе пролива Лаперуза начался шторм, а буксир порвался. ЭПРОН должен эти цепи доставить в Корсаков, и там их можно приклепать на место.

Мы ушли в рейс с укороченными цепями, и я надеялся, что до Корсакова дойдем благополучно. В Корсакове я узнал, что цепи подняты с грунта, но еще не доставлены в порт. В тот же день началась разгрузка. После полудня подул норд, стрелка барометра медленно пошла вниз, что предвещало шторм.

Мы стояли у южного пирса. По корме не было судов, а по носу в сторону берега стоял пароход «Сталинград». К вечеру ветер достиг силы шторма. Пришлось выбросить все кранцы, так как судно начало бить о причал. Я считал, что с турбиной при таком прижимном ветре не отойти, и надеялся отстояться. Но тут пришел капитан «Сталинграда» А.А. Кобец. Его я давно знал как опытного моряка. К тому же некоторое время он командовал «Луначарским». Александр Абрамович сказал мне, что с турбиной задний ход будет достаточен, чтобы корма пошла на ветер, и я благополучно отойду. Если же мы останемся у причала, то и он не сможет отойти, и нас обоих разобьет о пирс, и никакие кранцы не спасут суда от разрушения. Коллега убедил меня, и я решился. Едва Александр Абрамович сошел на причал, я дал команду отдать все швартовые, а турбине — полный ход назад. К моему удивлению и радости, корма сразу же пошла на ветер, и мы без осложнений отошли на рейд, не задев массива, который стоит в конце южного пирса и всегда мешает свободному маневрированию.

Поскольку у нас было по пять смычек якорь-цепи, то все попытки стать на якоря, даже под самым северным берегом залива на мелководье, были безуспешными. Якоря ползли, судно ставило лагом, и оно быстро дрейфовало. Пришлось выбрать якоря и остаться в дрейфе при ветре, порывы которого уже достигали сорока метров в секунду. Снег, к счастью, шел редкий,

и огни на рейде были хорошо видны. Дрейфуя, «Луначарский» турбиной подрабатывал то вперед, то назад, чтобы не задеть стоящие на якоре суда.

Продрейфовав через весь рейд, судно снова давало полный ход, проходило в конец залива, и все начиналось сначала. «Танец» по рейду продолжался всю ночь. Только утром, когда ветер начал стихать, удалось задержаться на якорях. Этот шторм закончился благополучно для нашего судна, но не для нашего флота. В ту злополучную ночь погиб в Татарском проливе пароход «Ладо Кецховели». Экипаж его удалось снять капитану Крицкому на пароход «Суриков».

Свои же якорь-цепи мы приняли только в следующем рейсе.

Второй случай ровно через год произошел в том же Корсакове. Совершая рейс на Камчатку, мы зашли сюда, чтобы высадить часть пассажиров на южный пирс. Едва закончили высадку, как внезапно начался крепкий норд. Отойти задним ходом мешал «Анадырь», как год назад «Луначарский» мешал «Сталинграду». Пароход почему-то не отходил своим ходом, и его безуспешно пытались оттянуть два буксира. У его борта стояла водоналивная баржа (переоборудованный легкий плашкоут).

Начался отлив, и я почувствовал, как судно стало слегка толкать о грунт. Отойти следовало немедленно, и я решил отбить корму на шпринге. Мне это удалось. Судно уже развернулось градусов на тридцать и продолжало разворачиваться далее, как вдруг киповая планка, в которой был шпринг, с грохотом лопнула и, отлетев в сторону метра на два, упала на палубу, к счастью, никого не задев.

Я сразу же дал турбине полный задний ход. Судно пошло назад, кормой на ветер, но стало ясно, что угол полубака (на «Луначарском» развал носа широк) заденет «Анадырь».

Встать на прежнее место я не мог из-за малых глубин. Если же остановлюсь, чтобы снова идти вперед, пароход неизбежно навалит на водоналивную баржу, и она будет раздавлена. Решил: будь что будет! Продолжая движение назад, судно углом полубака, как тараном, задело иллюминатор подшкиперской «Анадыря», разорвало лист обшивки и второй иллюминатор и уже затем прошло чисто. Подложенный при этом кранец отбросило, и он не помог.

На борту была еще тысяча пассажиров на Камчатку, и, чтобы не задерживаться для выяснения повреждений, нанесенных «Анадырю», я дал радиogramму капитану порта Дерябину с просьбой оформить происшествие актом и переслать его во Владивосток аварийному инспектору Григорову.

По приходе во Владивосток я узнал, что документы Григоров

получил, а после моих объяснений признал, что иного выхода у меня не было, и мои действия были оправданы.

Третье происшествие случилось на «Луначарском» в Петропавловске-Камчатском. Мне нужно было ошвартоваться левым бортом носом на выход впереди парохода «Бородино», позади которого стоял эскадренный миноносец «Решительный», не кормой к берегу, как обычно стоят военные корабли, а лагом к причалу.

В Петропавловской гавани во время сизигий действует довольно сильное приливное течение вдоль ее восточного берега в сторону ковша. Я не рассчитал и задержался с разворотом, а турбина, как известно, при маневрах хуже паровой машины и дизеля. Увидел, что уже не попаду на свое место впереди «Бородино», а если буду продолжать движение вперед, то навал на него неизбежен. Единственный выход — остановиться и, работая малыми ходами, действуя рулем, стать параллельно борту эсминца и дать течению прижать судно к нему.

Это удалось. Команда старпому: все мягкие кранцы за борт! И мы плавно прижались к военному кораблю. На нем сыграли боевую тревогу и тоже успели выбросить кранцы по всему борту. Борт корабля нисколько не пострадал.

Но все же это было ЧП. Через несколько минут прибыл командующий Камчатской военной флотилией. Осмотрел все и, убедившись, что эсминец повреждений не получил, приказал прислать два военных буксира, которые оттянули нас от эсминца и водворили на наш причал.

Солнечный день 24 июля 1946 года был голубой и жаркий. Пароход «Дальстрой» стоял в порту Находка у причала мыса Астафьева. У борта судна громоздились штабеля ящиков, мешков, тюков, носились автомашины. Звон тросов о грузовые стрелы, грохот лебедок и рев моторов сливались с людским говором в сплошной гул, который всегда сопровождает погрузку судна.

Пароход недавно прибыл из Канады, где был в капитальном ремонте после подрыва на mine в Сейсинской десантной операции а прошлом году. Он отстоял несколько дней во Владивостоке, команда побывала дома, и все были в хорошем настроении.

Свободные от вахт расположились тут же, над причалом, на опушке леса, расстелив на траве скатерть-самобранку. Любовались видами на бухту и порт, причалом у мыса и любимым пароходом, на котором многие служили по десять лет.

Несколько моряков, оставшихся во Владивостоке еще дня на два, сегодня приехали утренним поездом. Приехал и Павел. Как был, в рубаше цвета хаки с орденом Красной Звезды, полученным только вчера, не переодеваясь, он окунулся с головой в беспокойные обязанности старшего помощника капитана.

Осмотр палубы удовлетворил его. Все было в порядке, и в его отсутствие все делалось как нужно. Он поговорил с боцманом Сандлером о работах и стал осматривать трюмы.

В носовые грузили взрывчатку. Первый был уже загружен, и на аммонал, погруженный насыпью, как соль, ставили ящики с разным грузом. Во второй трюм грузили тротил в резиновых мешках.

Все это вызвало у Павла чувство тревоги, хотя груз для этого судна был обычным. Пожарные шланги были протянуты по палубе, и из них непрерывно струилась вода. В случае надобности увеличить напор воды было делом нескольких секунд.

По палубе деловито ходили грузчики, матросы; сколько раз во время войны они возили и выгружали так называемый «ти-ин-ти», то есть тринитротолуол из США.

Закончив обход, Павел поднялся в каюту капитана Всеволода Мартиновича Банковича, чтобы сообщить ему о своем прибытии.

Они были старыми друзьями. Когда-то долго плавали на одном судне, и с тех пор подружились. Наедине они называли друг друга по имени.

— Всеволод! Скажи, почему аммонал погружен насыпью?

— Я протестовал, но ничего не вышло. Приказ из Магадана от самого начальства. Пойдем на берег. Там поговорим кое с кем.

Они вошли в конторку, у стола сидел военный прокурор. Всеволод стал ему горячо доказывать, что так нельзя грузить взрывчатку, что нужна специальная тара, оборудованные суда, что рано или поздно кому-то придется за это отвечать. В это время на другой стороне бухты слышались взрывы: там делали выемку. А здесь, в одном километре от взрывов, грузили на пароход тротил.

Взвинченный успокоительными речами прокурора, Всеволод окончательно вспылал и крикнул ему, уже выходя на улицу:

— Вот взлетит на воздух все тут, тогда будете знать!

И, хлопнув дверью, ушел вместе с Павлом.

Банкович собирался съездить во Владивосток, а старпома оставить на это время за себя. Они снова поднялись в капитанскую каюту. Был обеденный перерыв. На судне и в порту все стихло. Команда обедала на борту, а грузчики - на берегу.

Капитан давал Павлу наставления на время своего отъезда:

— А этих, что ходят сюда только мешать, — он имел в виду береговую администрацию и особенно Васю Дуба, так называли главного начальника местного управления «Дальстроя» Василия Кораблина, — не пускай на пароход. Если будет лезть, отбирай на трапе спички и папиросы так же, как у грузчиков.

Едва капитан закончил, как снизу послышался отчаянный крик:

— Пожар в первом трюме!

Не ожидая приказаний, старпом рванулся вниз по трапам. Уже на бегу он услышал, как капитан звонил по телефону в машину:

— Воду на палубу и открыть кингстоны, затопить носовые трюмы!

Через десять секунд Павел был у первого трюма. Трюмный матрос, сидевший там для охраны груза, пулей выскочил по трапу вверх. Прямо в середине люка из-под ящиков разного груза невинно виляла вверх тонкая струйка дыма. Все, кто подбежал к люку трюма, схватили стволы четырех шлангов и направили мощные струи в трюм; подбежали люди с огнетушителями.

Но струйка дыма, не реагируя на воду, моментально разрослась, почернела и вдруг вырвалась черным клубом. За ним поднялся столб желтого пламени выше мачт. Палуба заходила ходуном, пламени было тесно в трюме, и оно с грохотом и ревом взметнулось в самое небо. Люди со шлангами стали отступать. Боцман, доктор, матросы... Все они, обстрелянные в боях, знали: взрыв будет. Но никто не дрогнул, не побежал.

Горящий аммонал дает температуру 2000°C, и люди пятились от пламени ко второму трюму, в котором был тротил. Сорвали раструбы вентиляторов трюма и направили струи воды туда. Они думали залить тротил, но забыли, что этот, еще более опасный груз, в резиновых мешках и не подмокнет. Проклятые резиновые мешки! Если бы не они, может быть, тротил успели бы намочить.

В этот момент к трюму подошел капитан и приказал:

— Ребята! Сейчас же покинуть судно, бегом на корму, там уже опущены штормтрапы. Павел, обойди скорее все помещения, разбуди людей. Всех на берег!

Едва старпом сорвался с места, как услышал вой судового гудка. И только сейчас он заметил, что все, что есть в порту, тревожно гудит, что к бедствующему судну на всех парах несется буксир-спасатель «Адмирал Нахимов», а маленький танкер «Дальстрой», одноименный с горящим судном, спешно рубит швартовы и уходит на рейд. Недаром существует у моряков поверие, что если два судна носят одно имя, то какое-то из них погибнет.

В каютах старпом нашел только одного спящего радиста Сидорова, растолкал его. Пробегая мимо своей каюты, он надел новую фуражку, взял в карман маленького плюшевого медвежонка — подарок любимой женщины, и побежал дальше. Почему он взял именно эту вещицу, он не смог бы объяснить, ну а новую фуражку... Ведь все знают, что моряк должен погибать в новой одежде.

Когда старпом спустился в шахту машинного отделения судна, оттуда уже выбегал последний человек — механик Аркаша Байков. Они оба прибежали на корму. Там стояли только капитан и судовой врач. Доктор сказал:

— Всеволод Мартинович, разрешите, я сбегаю за своей гимнастеркой в лазарет?

Она у него была вся в орденах и медалях, а судовой лазарет был в десяти шагах. Капитан ответил:

— Хорошо, только быстрее.

Остальная команда уже сошла на берег. Почему-то каждый отходил от борта метров десять шагом, а затем вдруг срывался с места, закрывая лицо руками, и, пробежав немного, останавливался. Все были недалеко и стояли стайкой, смотрели на свой корабль. Его нос пылал. В небо взвилось пламя, яркое, как солнце; золотое, оно колыхалось, как смерч. А все остальное - верхний мостик, шлюпки, парусина, краска — тоже горело, но этот огонь казался тусклым. Тут подбежал третий штурман Наумов с мешком, в который он собрал деньги, судовой журнал и документы экипажа. С ним был четвертый штурман Румянцев,

который сказал капитану:

— Все внутри объято пламенем.

Показался и третий механик Саша Киприанюк, долговязый, с нежным лицом юноша, любитель классической музыки. Все трое прямо с борта перепрыгнули на штабель мешков на причале и присоединились к остальным.

Павел и Всеволод остались на палубе одни.

— Ну что, Вова? Наверно, все!

— Да, Павел, думаю, все. Прощай!

— Прощай, Вова!

Они пожали друг другу руки.

— А теперь, Павел, не медли, слазь. У тебя ребенок, а у меня детей нет. Да мне и положено последнему...

Спускаясь по трапу, старпом преградил путь боцману Сандлеру, который собирался снова забраться на судно.

— Куда ты, сумасшедший?

— Да я хотел, Павел Павлович, взять костюм.

— Давай назад, Виктор, и побыстрее!

Они пошли от судна, но через десять шагов, на освещенном пламенем месте почувствовали, будто их головы всунули в топку и начали тлеть волосы от страшного жара. Вот почему все бежали! Но через несколько шагов жар прекратился; старпом с боцманом присоединились к остальным.

Все стали отходить от пылающего корабля. Капитан шел сзади шагах в тридцати.

Они шли медленно, оборачиваясь на свой дом, на котором провели все годы войны. А во втором трюме находилось четыреста тонн тротила. Это малая атомная бомба. С начала пожара прошло восемь минут. Вот-вот все взлетит на воздух. Кругом ревели тревожные гудки, а небо было синее-синее, и сияло солнце.

Павлу хотелось подойти к Всеволоду, но он только обернулся, махнул ему рукой и стал ждать. Вдруг почувствовал мягкий толчок в спину, будто его кто-то толкнул тюком ваты. И вот он уже летит по воздуху. Упал во что-то мягкое. Все потемнело. Он подумал, что ослеп. Потом вода покрыла Павла до пояса, и он услышал, вернее, ощутил, как что-то тяжелое упало рядом. Схватившись за него, чтобы встать, Павел начал задыхаться. Подумал: вот и конец! Хорошо бы, быстрее! Сознание начало меркнуть... Но яркий свет над головой словно вернул Павлу дыхание: черное, густое облако стало уходить в сторону. Павел вскочил на ноги. Рядом лежал мусорный рукав судна из дюймовой стали в тонну весом. Павел обернулся и стал искать глазами пароход и товарищей. Парохода он не увидел. Все также

светило солнце в синем небе, все также зеленели далекие холмы и сияла тихая бухта. А здесь, на мысе Астафьева, все было голо. Ни судна, ни складов, ни зданий, ни деревьев. Только сваи торчат из воды, где был причал, да видна притонувшая корма парохода. А на ней аккуратно лежат рядом два паровых котла, выброшенных из кочегарки, два из пяти тридцатитонных цилиндра, заброшенных туда взрывом. И все это будто покрыто черным лаком – мазутом, которого на судне было 1800 тонн в бункерах. Он весь поднялся в воздух, а затем покрыл место катастрофы.

И вот на этом черном фоне начинают подниматься фигуры. Все черные. Это люди. Никто ничего не слышит. Они открывают рты, но звуков нет. Мертвая тишина.

Павел обернулся к скале, где были ворота порта. Увидел какие-то кучи. Покрытые мазутом, они шевелились. И на этом черном лаке Павел увидел алые пятна, потом алые ручьи. Они сливались в один ручей, который тек в рытвины, где образовались алые озерки. Никогда Павел не думал, что в человеке столько крови. А кучи — это грузчики. Их много. Очень много. Взрыв застал всех у проходной и сбил в страшную кучу. Изорванные тела. У одного доска в боку, у другого палка в черепе. Одни еще шевелятся. Другие уже затихли. А алые струи все текут и текут. Павел смотрел как завороченный, не в силах оторваться от ужасного зрелища, и только голос буфетчицы (он наконец начал слышать) вывел его из транса:

— Павел Павлович что делать дальше?

Когда год тому назад судно подорвалось на mine, Ольга Панферова, находясь у кормового орудия, по телефону на мостик задала ему такой же вопрос. Тогда он ей ответил: «Остаться на местах и быть готовыми к бою». Сейчас он спросил:

— Где капитан?

— Его не видно, узнали еще не всех, но его узнали бы по росту.

— Давайте искать.

И вот бо́льшая часть экипажа, оставшаяся в живых только потому, что их капитан вовремя отдал команду «Оставить судно!», в мертвой зоне взрыва начала искать Всеволода Мартиновича. Нашли фуражку старпома, нашли капитанскую фуражку, но самого капитана нигде не было. Не было ни Саши Каприанюка, ни доктора, ни Сидорова. Двое были ранены, и один из них с переломом ноги. Остальные сорок два человека были контужены и оглушены, получили ссадины и ушибы, но были живы и стояли на ногах. А с Ольги Панферовой взрывной волной сорвало легкое платье, и она была в бюстгальтере и коротких

штанишках, вся залитая мазутом.

Грузчики, которых погубила излишняя поспешность, потому что они сбились в кучу у единственной двери проходной, еще шевелились, когда начали подходить машины с санитарами и спасателями. Кто-то крикнул:

— Сейчас взорвутся склады мин!

Но ему возразил старпом:

— Брось, сейчас уже ничто не взорвется.

Корма судна была окружена пламенем. Это горел плавающий на воде мазут.

Людей посадили в грузовик и повезли в новый порт. По дороге более чем за километр валялись разбросанные взрывом покореженные от жара части судна, а якорь весом в пять тонн был заброшен метров на пятьсот. В поселке у мыса Астафьева со всех домов были сорваны крыши и выбиты стекла окон. Людей привезли на пароход «Измаил». Капитан Москаев приказал дать всем спирту, чтобы отмыться от мазута и отстирать одежду.

Вскоре привезли и жену капитана Банковича Ольгу Митрофановну. От нее узнали, что бо́льшая часть людей, которых капитан отправил на берег еще в начале катастрофы, убита осколками, а остальные ранены. Погибли пятнадцатилетний юнга Сева Караянов — сын капитана Петра Караянова, старик-пекарь Рыскин, подшкипер Сырбо; тяжело ранены жена четвертого помощника капитана Румянцева и матрос Лелюк, легкое ранение получила жена капитана. Это казалось невероятным. Ведь они успели уйти за километр от места катастрофы. А те, кто был совсем рядом, уцелели.

Через несколько дней, когда началось расследование, следователь Шадринцев узнал, что в одном из дальних поселков находится кто-то из экипажа судна. Они со старпомом приехали туда. Это был радист Сидоров. А против его фамилии в списке был уже поставлен крестик.

Оказалось, что Сидоров, разбуженный старпомом, выскочил на палубу не сразу, а захватил с собой чемоданчик с вещами. Когда он прибежал на корму, то там уже никого не было. Жар загнал его за кормовую надстройку. Там его и застал взрыв. Корма судна раскололась надвое, и Сидоров упал в кормовой отсек. Когда выкарабкался наверх, увидел, что мимо кормы проносится катер, на котором рубка вместе со старшиной сметена взрывом, а штурвал руля на месте. Моторист выглянул из люка и крикнул ему:

— Чего ждешь? Давай прыгай сюда!

Сидоров прыгнул на катер и взял штурвал, моторист завел мотор; в это время начал гореть мазут на воде вокруг кормы

судна. Сидоров впервые в жизни повел катер. Они пошли в бухту Пятачок. Там, дома у моториста, он и отлеживался с легкой раной на голове.

Тело капитана Банковича нашли на другой день утром под кучей свай. Его затылок был пробит осколком. Сашу Киприанюка и доктора не нашли. Мать Саши, депутат Владивостокского горсовета, страшно убивалась по нему. Жена же вскоре вышла замуж. А Ольга Митрофановна, жена капитана Банковича, так и живет одна с тех пор.

Во время следствия загорелся аммонал на барже, его выгрузили с парохода «Орел» по требованию капитана Бабиевского, благодаря чему «Орел» был спасен. Через сутки сгорел аммонал, находившийся в вагоне.

После этих случаев следствие пошло по другому руслу, а команду отпустили, признав всех невиновными.

Так все они и живут вторую жизнь, благодаря своему капитану.

Случай в Арктике

Пароход «Каменец-Подольск» в навигацию 1955 года был в Арктике. В конце сентября с полным грузом угля мы шли из бухты Угольная к мысу Шмидта. Дифферент судну был сделан один метр на корму. Не доходя до места назначения миль пятьдесят, вступили под проводку линейным ледоколом, но к месту разгрузки не удалось подойти, так как северные ветры нагнали очень много тяжелого льда. У мыса Шмидта оба судна простояли сутки и получили приказание штаба следовать в Певек.

До мыса Биллингса обстановка была очень тяжелой, и мы едва двигались. Далее лед стал разреженнее, и у острова Шалаурова мы шли уже во льду не гуще пяти баллов. Была ясная тихая ночь, ледокол начал увеличивать ход.

В полночь на вахту заступил второй помощник - выпускник арктического училища. После нескольких суток, проведенных без сна, я почувствовал, что вот-вот свалюсь, и решил выпить черный кофе, чтобы продержаться до вахты старпома. Ледокол шел все быстрее, и пришлось попросить его убавить ход. После этого мы пошли со скоростью узлов шесть. Ледокол почти не делал поворотов и только показывал прожектором на опасные углы льдин. В час ночи я спустился вниз, заварил кофе, на что ушло минут десять, и, выпив чашку, тотчас же вышел на мостик.

Едва только глянул на обстановку впереди, сразу же увидел, что катастрофа неизбежна: прямо по носу был свободный прямой путь за ледоколом, который ушел вперед на полмили; кое-где плавали отдельные льдины, и их несло начавшимся ветром. Было заметно, что они меняют положение относительно ледяного поля. Однако виднелась маленькая льдинка, левее которой держал второй помощник, считая ее отдельно плавающей. Я же сразу заметил, что она не движется, и понял, что это верхушка длинного «тарана». Отворот вправо делать было поздно: «таран» угодил бы в район носовых трюмов и мог распороть корпус от скулы до мостика, так как скорость была узлов семь. Единственное верное решение – остановить судно. Был дан полный задний ход. Машина заработала сразу же, и ход начал заметно снижаться. Но от работы винта на задний ход нос покатился вправо, и когда скорость уже упала узлов до четырех, носовая левая скула судна коснулась «тарана». Раздался отвратительный звук рвущегося металла, судно резко накренилось вправо. Я нажал ключ авральных звонков. Тут же послышался звук, похожий на шум водопада: в пробоину

ворвалась вода! В трюм номер один, в форпик, а может быть, и во второй тоже.

Все спали одетыми и через минуту были на своих местах и заводи́ли пластырь с носа, где старший помощник Конченко со знанием дела отдавал команды. Судно быстро погружалось носом в воду, а корма угрожающе поднималась все выше. Было несколько мгновений, когда я собирался отдать команду: «Немедля всем сойти на лед!». Я не знал, останется ли судно на плаву или уйдет носом в воду с поднятой в небо кормой, подобно «Титанику». Но какая-то сила удержала меня от такой команды.

Через семь минут пластырь был на месте, погружение носа прекратилось. Открыли первый и второй трюмы. Увидели, что трюм номер один наполнен до уровня моря и более, чем до половины твиндека. Нос ушел в воду по якоря. В трюме номер два и в форпике было сухо, и это всех успокоило. Винт и руль, хотя и были высоко, но оставались в воде благодаря тому, что дифферент до катастрофы был метр на корму.

Когда я приказал моему арктическому помощнику спуститься в трюм номер один и осмотреть его, он мне ответил, что боится туда спускаться. Пришлось взять его с собой, и мы оба спустились в трюм. Холм угля посередине возвышался над водой. Попытка откачивать воду из колодцев трюма не удалась, так как трубы сразу же забило угольной массой.

Когда на ледоколе увидели, что наше судно остановилось и быстро погружается носом, ледокол вернулся и подошел к нашему правому борту. А до чистой воды оставалось всего мили две-три.

Разобравшись с капитаном ледокола в обстановке, решили продолжать плавание и пошли к кромке за ледоколом малым ходом, все время наблюдая за водой в трюмах. На малом ходу судна уровень воды в трюме поднялся сантиметров на пять, в остальном ничего не изменилось. Так вышли на кромку почти у мыса Шелагского и были отпущены ледоколом. Сняли пластырь и пошли полным ходом. Уровень воды в трюме еще повысился на десять сантиметров и более не прибывал. В форпике и трюме номер два по-прежнему было сухо. Так и дошли до Певека десятиузловым ходом.

Потери груза почти не было, так как через пробоину вымыло очень мало угля. Она была по площади метр на метр, а образовавшаяся щель в корме от удара была не шире 10 сантиметров. Однако этого оказалось достаточно, чтобы трюм заполнился за несколько минут. Уголь, конечно, выгрузили весь мокрый, но его и на берегу мочили и дождь, и снег, а морская вода стекала тут же по мере выгрузки. Колодцы трюма были

заполнены угольной массой в виде густой каши, которая просочилась через крышку колодца.

Пробоина, хотя и оказалась после выгрузки высоко, была все же временно заделана с помощью электросварки.

Таким образом, в арктическом плавании между вахтами старпома даже при самой благоприятной обстановке капитану следует пить кофе не внизу, а на мостике, если его не подменяет старпом.

И еще одна деталь. В своем рапорте начальнику штаба проводки Готскому я доложил, что пробоина случилась из-за моей неопытности в арктическом плавании - это была моя первая арктическая навигация. О втором помощнике в рапорте не было ни слова. Кстати, Михаил Владимирович ответил, что, по представлениям русских полярников, приход судна с разбитым носом не считается великим грехом, это признак излишней смелости и уверенности. А вот когда хвостовое оперение – руль, винт – повреждено, это позор для полярника. Я преклонялся перед опытным полярником капитаном Готским и принял его слова почти всерьез. Не знаю, так ли считают молодые полярники.

В капитанской работе я, естественно, имел дело с лоцманами разных стран.

В большинстве своем это были мастера своего нелегкого труда. Особенно мне нравились архангельские — своей степенностью и спокойствием, свойственными вообще северянам-поморам. И о других лоцманах, наших и иностранных, могу много сказать хорошего.

Но я расскажу о случаях, их было немного, недостойных.

Теплоход «Зайсан» входил в Антверпен. Приняв лоцмана в устье Шельды, я сказал ему, что на судне экспериментальный двигатель с непостоянным, иногда неожиданным длительным реверсом. Но когда входили в шлюз, лоцман с трудом улавливал моменты, когда давать переменные хода, и поэтому механик не успевал выполнять его команды по телефону.

В результате мы навалили на стенку шлюза и оторвали от палубы по сварочному шву несколько контрафорсов фальшборта.

Лоцман до того расстроился, что поднял руки вверх:

— Плохая машина, капитан, работайте сами! — и ушел в рубку.

Пришлось все остальные маневры до самой швартовки к причалу проделывать самим.

На выход я потребовал другого лоцмана. Пришел человек, пожилой и спокойный, видимо, имевший дело с двигателями еще похуже нашего.

Вошли мы на «Зайсане» между волноломами Порт-Саида. Ход — четырнадцать узлов, и судно начало рыскать все более и более. Лоцман растерялся и, вижу, не знает, что необходимо убавить скорость. Делаю это сам, и судно пошло спокойно.

Во Владивостоке на пароходе «Азия» выходим из сухого дока. Лоцманом пришел мой давний знакомый Коля Тютнев, с которым еще юнгами плавали на пароходе «Астрахань» в 1929 году.

Вышли из дока, и дальше нас повели два буксира. Ночь ясная, штиль. Вдруг налетел шквал с юго-востока.

Коля и говорит:

— Паша, что-то сердце заболело. Я лягу в рубке, а ты управляйся сам.

А тут якорь-цепи судов и справа, и слева. Узкость. Что делать? Сам и управлялся, к тому же наши буксировщики четко работали с большим порожним судном.

Ветер дул более часа. И сразу стих, когда нас уже дотянули

до Босфора.

У моего приятеля перестало болеть сердце, и он поставил нас на якорь.

В Петропавловске стали на рейде. Утро. Штиль. При подходе я ночь не спал, поэтому пригласил лоцмана. Он и старпом Рожков пошли на швартовку. Проснулся от толчка. Навал на левое крыло мостика стоявшей у причала «Бури». Старпому и лоцману не хватило места в штиль и при отсутствии течения поставить «Витебск» в полном грузу к причалу. С тех пор в Петропавловске никогда не приглашал лоцмана.

Конечно, за тридцатитрехлетнюю практику подобных случаев немного.

Красная ракета

В конце марта 1946 года пароход «Красное знамя» стоял в бухте Тетюхе под погрузкой свинцового концентрата. Время было трудное. Наш дневной рацион состоял из четырехсот граммов черного хлеба, нескольких горошин и ложки постного масла.

Жить на такой еде, да еще работать у топок котлов на угле невозможно. Но выручали трофейные сабли и сувениры, национальные поделки, привезенные с войны в Корею, да еще предприимчивость моего старшего помощника Макса Абрамовича Шпица. Он выменивал эти предметы на продукты у жителей приморского побережья.

Было ясное тихое утро. Макс и говорит мне:

— Павел Павлович, разрешите спустить мотобот и сходить в бухту Опричник. Добудем у крестьян картошку.

Голод не тетка, говорят в народе. Я долго не раздумывал. И вот бот на воде, снаряжен всем, что положено для морского плавания, и число гребцов подходящее на случай остановки мотора. Итак, мой старший помощник отправился в дальнее плавание на десять миль.

Стало вечереть, а потом и стемнело. Подул легкий норд-вест, а бота все нет. Я изрядно встревожился, не сходил с мостика и смотрел по направлению бухты Опричник. Часов в десять увидел красную ракету. И еще. И еще. Ясно, что с ботом что-то случилось. Пришлось прекратить погрузку, сняться с якоря и пойти по пеленгу ракеты.

На первом галсе в трех милях от берега ничего не обнаружили. Второй галс. Уже рассвело, в шести милях, – тоже безрезультатно.

К этому времени норд-вест посвежел до пяти баллов. Предполагая, что бот отнесло дальше, сделали галс в десяти милях. И тоже ничего не увидели.

Я был в отчаянии. Потеряв всякую надежду, решил сделать галс вплотную к берегу, рассматривая каждую впадину и расщелину между утесами.

Наконец-то! В одной из впадин на фоне белого снега мы увидели людей, отчаянно машущих руками, и бот, едва заметный на небольшом пляжике. Легли в дрейф. До берега было не более кабельтова. Бот подошел под крики «ура» всего экипажа. Он был загружен мешками с картошкой.

Оказалось, что заглох мотор, и механик не смог его запустить. А ветер усилился, и гребцы не могли управляться.

Тогда и дали красную ракету. Отчаяние придало им силы, и они подгребли к берегу. Прибоя не было, и они благополучно высадились, уверенные в том, что их найдут.

С тех пор я никогда не отпускал шлюпки от судна даже на близкое расстояние, если это не было в закрытой бухте.

С Гришей Фуммахтом, капитаном дальнего плавания и моим приятелем, мы плавали еще в 1933 году на «Свирьстрое», где он был матросом, а я третьим помощником у капитана Белоруссова.

Тогда Гриша рассказывал нам, что, плавая матросом на танкере «Советская нефть», он видел, какое страшное зрелище представлял французский лайнер-красавец «Жорж Филиппар», горящий в Индийском океане. Наш танкер спас тогда пассажиров и экипаж, передав затем людей на подошедшие грузовые суда.

Грузопассажирский пароход «Сахалин» Дальневосточного пароходства не лайнер, но когда он горел, дрейфуя во льдах Охотского моря, его пассажирам и команде тоже было страшно смотреть со льда на горящее факелом судно. Спас их ледокол.

«Двина» сгорела на пути из Петропавловска во Владивосток, не доходя до Сангарского пролива. Людей спасли подошедшие наши суда.

Сгорела «Победа», лайнер Черноморского пароходства. Сгорела и наша «Якутия», стоя на приколе. Ночью по иронии судьбы пожар начался в каюте пожарного помощника на его вахте.

Недавно сгорел в иностранном порту так любимый туристами теплоход «Приамурье».

Пожарам же на грузовых судах нет числа. И самый примечательный из них на деревянном «Охотске», сгоревшем дотла на Петропавловском рейде.

Проплавав последние семь лет на пассажирских судах, смею утверждать, что всякое загорание на них, если не замечено в самом начале, приведет всегда к печальному концу.

На всех судах, которые принимал, я всегда проверял асбестовую изоляцию на перекрытиях палуб, вскрывая отдельные участки, и всегда убеждался, что она не способна воспрепятствовать распространению огня. Асбест положен так на «Якутии», на «Азии», на «Ильиче» и на «Приамурье».

Спасут от беды только постоянная бдительность и знание лабиринта помещений; а главный помощник в этом деле – обоняние наблюдателей, способное уловить всякий подозрительный запах.

Так был предотвращен пожар на «Азии», когда по слабому запаху гари был обнаружен его очаг.

А теперь о том, что произошло на «Якутии», когда она была еще живым кораблем.

Однажды ранним летним утром мы пришли в Находку для очередного докования. Ошвартовались кормой к берегу на заводе. Боцман и несколько матросов устанавливали береговую сходню. Старший помощник Гурченков направился с обходом по судну. Убедившись, что швартовы поданы как следует, я ушел в свою каюту. Оставил, как всегда по старой привычке, дверь открытой, взял ее на штормовой крючок. Не прошло и минуты, как почувствовал запах горячей краски.

После пожара и взрыва на «Дальстрое» у меня осталось обостренное чутье к запаху гари. Поэтому, не ожидая сообщения о пожаре, быстро поднялся в рубку и включил звонки громкою боя. По трансляции объявил:

— Боевая пожарная тревога! Отыскать очаг пожара и ликвидировать его! — и бросился вниз.

Пожарный помощник метался по судну, стараясь обнаружить, где и что горит; старпом же кричал из камбуза команды, чтобы ему подавали огнетушители. Тотчас же послал третьего помощника на берег вызвать пожарную команду завода, а со вторым помощником Воронковым вскрыли каюту директора ресторана, под которой находился камбуз. Палуба в ней уже дымилась, и туда направили струю воды из шланга, затем сорвали фанерную обшивку коридора, покрывавшую шахту кочегарки.

К этому моменту уже работали семь шлангов: два в коридоре и пять в резерве на палубе. Горели краска на жестяной обшивке подволока камбуза и сажа в дымоходе, который раскалился докрасна. Горящая краска падала хлопьями в кочегарку, где ее тотчас же гасили.

Береговая команда прибыла быстро. Люди стояли наготове, не вмешиваясь в наши действия.

Минут через десять старший помощник доложил, что огонь погашен, сажа в дымоходе выгорела и пожар ликвидирован.

Все с облегчением вздохнули и начали осмотр вместе с береговой командой: не осталось ли еще что-нибудь горящего? Когда сосчитали использованные огнетушители, их оказалось двадцать восемь — половина всех имеющихся на судне. По тревоге забыли выключить вентиляцию камбуза и задраить иллюминатор, и эта оплошность помогла — дым вытягивался и не мешал работать людям.

Хорошо, что это случилось утром после швартовки, когда все были в рабочем состоянии. Случись такое, например, в семь утра, когда повар растапливает плиту, а на борту только пожарная вахта, дело бы кончилось катастрофой.

Осмотрели место пожара и увидели, что дымоход приварен

прямо к железной палубе без изоляции. В капитальном ремонте в Дальнем ни судовая администрация, ни Регистр за этой работой не смотрели.

Убытки от пожара были незначительны — обшивку жестью подволока и установку коробки электропроводки, где она сгорела, сделали сами. Завод только переделал дымоход.

Много говорилось и еще раз скажу: совершенно недопустимо формальное отношение к учебным тревогам. А бывает еще хуже. Находясь в резерве и делая проверки на судах, на одном из них я спросил капитана и его старшего помощника, почему давно не было учебных тревог. Ответ был более чем странный: «Мы не собираемся гореть».

Кому устроить разнос?

Морякам редко удастся встретить Новый год дома. Но нам повезло: тридцать первого пришли в свой порт и стали кормой к берегу.

В 10 вечера, переодевшись в штатское, накрахмаленный и отглаженный, я положил в свой чемоданчик подарки и угощения, пару бутылок заморского зелья с красочными этикетками и, отдав необходимые распоряжения оставшемуся на новогодней вахте старпому, направился к сходне. Как положено, меня провожает вахтенный штурман, которому я даю наставления по поводу бдительного несения вахтенной службы.

Легкий ветерок, яркие звезды и морозец поднимают настроение: хоть раз в десять лет, да удалось попасть на Новый год домой.

У сходни на корме обстановка деловая. Штурман стоит навытяжку, вахтенный матрос в тулупе тоже подтягивается. Пожелания спокойной вахты и счастливой встречи Нового года, и я легко поднимаюсь по приставному трапику на фальшборт, ступаю на маленькую сходенку, переброшенную на соседнее судно, – и лечу вниз. Одна нога путается в тросах, другая проскочила сквозь ячейку сетки, я весь застреваю в ней, как краб. Сходенка одним концом падает вслед за мной и сбивает шапку, чемоданчик я крепко держу в руке.

Лететь мне больше некуда; наверху поднялась суматоха. И уже подают штурмтрап, спасательные концы, и один даже со спасательным кругом, хотя до воды не менее трех метров...

Наконец стою на палубе рядом с чемоданчиком. Со лба капает кровь, кто-то с бинтом и йодом возится с моими ранами. Я же смотрю на моего вахтенного помощника и собираюсь устроить разнос. Но у штурмана такой виноватый вид, что я только и сказал:

— Счастье ваше, что свалился капитан, а не кто-то другой из экипажа. Разберитесь и доложите завтра утром, — и ушел в каюту.

Но праздник есть праздник. Переодевшись и заклеив пластырем ссадины и ранки, снова направился к сходне. Уже издали вижу, как вся вахта ставит длинную и крепит ее.

Гости не поверили, что я свалился в сетку. Пришлось «признаться», что отбивался от хулиганов. Дамам это понравилось. Второго января в этом же я «признался» и в пароходстве. Не хотелось, чтобы там узнали об оплошности в

вахтенной службе.

Почему упала сходня, разобрались следующим утром. Все оказалось просто. Мы стали между двумя судами, и как обычно, основные швартовы подали на берег. Но вместо того, чтобы плотно прижаться только к правому соседу, на который перебросили сходенку, мы подали концы и на левого.

Пока было тихо, суда не двигались. Но начался ветерок, и все заходило. Соседи потянули нас в разные стороны, и справа образовалось пространство длиннее сходни. В этот момент я и ступил на нее.

Я был рад, что не успел разнести вахтенного штурмана. Разнос-то нужно было устроить самому себе.

Пароход «Джурма» стоял в сухом доке завода Цань–Нань. Прессовали танки – работа, после которой капитан должен подписать доковый акт, последняя формальность в отношениях с заводом.

Все шло хорошо, пока очередь не дошла до последнего топливного диптанка на 800 тонн емкости. Когда уровень воды, наливаемой в танк, достиг верхней палубы, мы втроем – прораб завода, старпом Корчаковский и я – оказались почти под душем: так сильно, со свистом и шипением хлестала в середине правой половины танка вода.

Когда сняли пресс, то увидели течь в месте соединения трех листов днища судна, то есть, шва и стыка. Самое неудобное место для клепки.

Прораб завода сказал, что он прикажет прочеканить заклепки и течь прекратится. Я запротестовал, считая, что необходимо заново переклепать четыре заклепки. Прораб настаивал, и я ему сказал, что не подпишу доковый акт, пока мое требование не будет выполнено. Мне была понятна причина его упорства: ведь требуемая мною работа отнимет не менее полсуток времени и дирекция завода спросит у него, почему задерживается спуск судна.

Вода текла с шипением и свистом, и под этот аккомпанемент мы продолжали спорить.

Я уже намеревался вызвать представителя судоимпорта, но прораб сказал, что он пригласит главного инженера завода – как он скажет, так и будет.

Согласившись с ним, я решил повременить с вызовом представителя, прораб ушел в управление завода.

В начале ремонта мы уже слышали, что главный инженер окончил кораблестроительный институт в Англии и слыл опытным корабелом; я не мог допустить мысли, что он согласится с прорабом.

Вскоре они появились. Впереди шел высокий старик в белом национальном костюме. На его куртке были матерчатые шарики-пуговицы, застегнутые на петли из белого шнура, как принято у китайцев. Его белоснежные брюки при помощи шелковых обмоток были аккуратно заправлены в белые же туфли. В руке он держал длинную курительную трубку с крошечным чубуком. Лицо продолговатое и смуглое; прищуренные, ничего не выражающие глаза; свисающие седые жидкие усы и длинная седая и узкая

борода делали его похожим на Хо Ши Мина. За ним семенил прораб.

Старик неторопливо спустился в док; ни на кого не глядя, сел против течи на корточки. Прораб и мы со старпомом последовали его примеру.

Смотрел он долго, мне показалось, минут десять. Потом сказал по-английски только три слова: «Replace eight rivets!» – сменить восемь заклепок.

Прораб побледнел и ответил по-китайски «хао», то есть, хорошо.

Старик же встал и с достоинством удалился.

Таким образом, мое требование – сменить четыре заклепки – он не только подтвердил, но и удвоил объем работы. Да, он был хорошим корабелом!

За ночь спустили воду, все сделали, как следует. Опрессовка показала отличный результат. Вызывать представителя судоимпорта не понадобилось.

Прямо из дока пошли по реке Хуам-цу сквозь множество джонок; вышли в великий Янцзекианг и, высадив лоцмана, последовали в Дальний под соль на Камчатку.

Из морской практики

Бестолковая практика

В конце декабря 1931 года пароход «Чукча» закончил выгрузку в бухте Тихая пристань в заливе Ольга и начал выходить из бухты. Пролив, или, вернее, горло, которое соединяет Тихую пристань с заливом, было закрыто туманом от испарения воды на морозе более 20 градусов. Но капитан Тен решил, что видимость достаточная, и мы пошли. Когда же зашли в самое горло, туман стал настолько густ, что совершенно закрыл оба берега, и мы с полного хода, который, правда, был не более 9 узлов, плотно уселись в правую бровку. Наступила холодная длинная ночь. Ни перекачка балласта, ни работа машиной назад никаких результатов не принесли. Наконец командование судна решило завести правый якорь, но оказалось, когда якоря выбирали, то их забывали обмывать и они примерзли к клюзам, а их лапы примерзли к веретенам. Боцмана, матросов, а заодно и меня как четвертого помощника отправили на бак рубить зубильями ил, так как паром его отогреть не удалось.

На морозе, который к двум часам ночи достиг 30 градусов, ил уподобился свинцу и, конечно, из наших стараний ничего не вышло. Наступило утро, а правый якорь оставался еще в клюзе. Тогда старпом Чкан решил завести левый якорь. Его при помощи рыжков брашпилем удалось сдвинуть с места и стрavit под клюз.

Для завоза спустили на воду кунгас, который возили с собой вместе с катером для грузовых операций на приморской линии, и подвели его под клюз. Двух матросов, двух судовых грузчиков - китайцев и меня послали на кунгас. Мы подвесили под его корму якорь и начали растаскивать и крепить на временно сделанном настиле якорь-цепь. Кунгас ранее никогда не принимал более трех тонн груза, а тут он сел почти по привальный брус, отчего сквозь разохшиеся верхние пазы его корпуса хлынула вода, и он быстро затонул. К нашему счастью, он сел на грунт кормой, куда скатилась вся положенная на него цепь, а его нос остался над водой. На этом-то островке мы и оказались впятером, как зайцы деда Мазая. Я ухватился за якорь-цепь, а боцман Мохов в суматохе, которая началась вверху, стал быстро выбирать цепь и втянул меня в клюз. Клюзы на этом судне были просторными, и он вывирал меня на бак и только тогда остановил брашпиль, когда заметил это. Остальные вылезли по штормтрапу, а кунгас пришлось поднять для конопатки.

После этой неудачной бестолковой попытки решили завести за деревья, которые росли по берегам бухты, швартовы. Но они

рвались от тяги брашпилем, а судно не двигалось. Так прошел короткий зимний день; порвались все швартовы, а мы все сидели. Нас ожидала весьма неприятная перспектива отгрузки носовых трюмов.

Нам разрешили отдохнуть: уже более суток мы не спали и жестоко намерзлись. Командование же все совещалось, что же предпринять дальше, благо, мы были не на открытом морском берегу, а в закрытой бухте.

Чем бы это все кончилось, неизвестно, если бы в полночь не сорвался норд-вест, а у нас он зимой всегда дует с силою не менее 8 баллов. На наше счастье, этот набрал баллов одиннадцать, и через полчаса наше судно сдвинулось и снялось с мели вовсе.

Этот случай может служить примером неосмотрительности в морском деле, неорганизованности и расхлябанности в морской службе.

Бывало и такое...

Кто не рискует...

Шли из бухты Нагаево в пролив Лаперуза. Капитан парохода «Свирьстрой» Павел Петрович Белорусов, балтийский моряк, полжизни проплававший на Дальнем Востоке, взял высоту солнца и получил линию положения. Вторую взять помешал туман. Пошли по линии, так как она проходила милях в двух южнее мыса Анива.

Густой туман и штиль. Идем малым ходом. Год 1931-й; у нас никаких локаторов, радиопеленгаторов и эхолотов. Как у Колумба. Павел Петрович ходит по мостику и вздыхает. Я даю гудки и смотрю вперед, вернее, в туман. Каждые 20 минут беру глубину лотом Томсона. По счислению, да и по глубинам будто бы мыс пройден. Так посчитали мы: капитан и я, его третий помощник, стоящий на вахте.

Павел Петрович со словами: «Эх! Кто не рискует...» перевел ручку телеграфа на «полный вперед». Я же легкомысленно заканчиваю поговорку: «Тот в тюрьме не сидит».

Капитан крикнул мне: «Чтоб тебя черт побрал!» и поставил ручку телеграфа на «стоп».

Но не прошло и минуты, как мы оба остолбенели: прямо впереди над туманом, почти над нашими головами увидели кусты и деревья.

Капитан рванул ручку телеграфа на «полный назад». Судно двигалось медленно, поэтому не прошло и полкорпуса, как остановилось совсем, и тут же впереди в тумане показалась нежная полоска белой пены бурунов у берега. К счастью, он там очень приглубый. Но судно уже шло назад, и мы отходили от берега.

Намотали

В Тихом океане южнее Командорских островов часто бывает много японских рыбаков. Шестого мая 1938 года на теплоходе «А.

Андреев» я принял вахту в четыре утра и стал внимательно смотреть вперед. Начало светать. В пять часов зашел в рубку записать отсчет лага, как услышал крик: «Сети!»

Выскочил на крыло мостика, но было уже поздно. Поворот ничего не дал, «стоп» на телеграфе – тоже. У двигателя «А. Андреева» соединительная муфта с валом была такая, что при остановленном двигателе винт еще вращался. Сеть на винте, и судно беспомощно стало, как баржа. Я доложил капитану. Николай Борисович Артюх строго посмотрел на меня: «Сам намотал, сам и делай, что хочешь», — и ушел в каюту.

А мы с матросами весь день до моей следующей вахты сидели под кормой в шлюпке и ножами, привязанными к длинным шестам, резали сеть и по кускам выдергивали, пока не очистили винт. Хорошо, что было тихо и берег находился милях в ста.

Когда закончили, я доложил капитану. Он только и сказал: «Хорошо. Давай ход». Ни слова упрека.

Лагльинь на винте

На том же теплоходе подходили к бухте Хой на Сахалине. Забортный лаг, линь которого на сто метров тянулся за кормой, отсчитывал по 13 миль в час. Докладываю капитану, что осталось пять миль. Он выходит на мостик. Раннее утро. Погода прекрасная; тихо, безоблачно. Лето в разгаре. У носа ласково шумит бурун. Обстановка настраивает на лирический лад. Николай Борисович, чудесный рассказчик, о чем-то начал говорить, а я, развесив уши, слушал. Вызвал затем боцмана к брашпилю, приготовил якоря. Вошли на рейд, и капитан, заканчивая рассказ, дал «полный задний» и команду «Отдать якорь!». Грохот цепи – и мы уставились друг на друга: «А лаг?!» Прорассказывали и прослушали. Все сто метров линя с вертушкой на винте, только один маховик беспомощно висит на счетчике.

«Право на борт!»

В сентябре 1938 года наш теплоход «А. Андреев» стоял на рейде Александровска на Сахалине. На рассвете начался шторм, мы снялись с якоря и в шесть утра уже были на безопасном

расстоянии от берега. Капитан Николай Борисович Артюх дал полный ход и ушел вниз. Я, его старший помощник, остался на вахте. Уходя, капитан сказал: «Пройдешь еще миль десять и ложись на обратный курс, так как ветер скоро начнет стихать, еще только сентябрь».

В половине восьмого ветер начал слабеть, и я решил повернуть. Груз в трюмах был тяжелый и весь внизу, о чем я не подумал. Поднялся на верхний мостик и, не увеличивая хода, командовал рулевому: «Право на борт!» Судно медленно пошло вправо под ветер – и я полетел к борту, колпак компаса – через меня, карабкаюсь к телеграфу, но лечу к другому борту. Слышу внизу грохот и звон стекла и думаю, что корабль уже опрокидывается. Наконец уловил момент и дал полный ход. Еще два ужасных размаха, и поворот закончен, а снизу доносится голос капитана: «Что ты там делаешь? Внизу все побилось!».

И снова капитан ушел вниз. На судне посуды почти не осталось. А на кренометре фиксирующие крен ограничители показывали пятьдесят градусов.

В те далекие времена, когда не было ни радиолокаторов, ни радиомаяков, пароход «Каширстрой» шел из Владивостока в Нагаево.

Я, третий штурман, прежде чем выйти на мостик на вахту, глянул в иллюминатор и увидел прямо по носу в редком тумане утесы мыса Анива. Нос судна стремительно катился вправо, а утесы уходили влево. Когда я выбежал на мостик, все уже закончилось благополучно. Тут же показался мыс Анива. Обойдя его, направились в Охотское море.

Во Владивостоке на судно пришел новый капитан, прибывший с Черного моря, красивый высокий брюнет Петр Павлович Иващенко. Держался он высокомерно.

Благополучно прибыли в Нагаево, разгрузились и пошли обратно. Лаг отсчитывал скорость одиннадцать узлов. Определить его свежую поправку можно было между наблюдениями у мыса Анива и у мыса Чирикова при входе в бухту Нагаево. Но я не сделал это, считая, что прежняя поправка достаточна; и капитан тоже не увидел в этом необходимости.

Совершая переход в тумане, пришли по счислению на параллель мыса Анива и легли на курс 260. Заступив на вахту в восемь утра, я внимательно смотрел вперед. Часов в десять заметил справа по курсу в редком тумане японский пароход, стоящий на якоре; скомандовал: «Лево на борт!» и вызвал капитана. Тот поднялся на мостик и приказал лечь на курс 180.

Я осторожно заметил, что пароход, видимо, стоит у рыбозавода, а никаких заводов и построек севернее мыса Анива до мыса Левенорна нет. Севернее этого мыса много бухточек и построек в них. Значит, мы намного севернее нашего счисления. Поэтому курс 180 ведет на сближение с берегом, который направлен на зюйд-ост, а он весь изрезан и усеян камнями и рифами.

Я три года плавал на этой линии и хорошо знал берег. Осенью становились под ним на якорь, возвращаясь из Нагаево. При западных штормах пролив Лаперуза в балласте пройти не удавалось.

Капитан на мои слова не среагировал. Не прошло и пятнадцати минут, как справа в редком тумане показались какие-то сараи на берегу, а по носу — надводные камни. Отвернули влево и, пройдя немного на зюйд ост, легли по команде капитана снова на 180.

Я снова высказал свое предположение капитану, но тот ничего не сказал. Вскоре опять справа показались берег и рифы; капитан, отойдя немного от берега, приказал еще раз лечь на 180.

Туман поредел, и мы увидели прямо по носу риф, а слева на траверзе — кекур.

По команде «Лево на борт!» успели только направить судно между рифом и кекуром, обойти же его не смогли. Ход был полный. К счастью, глубины между рифом и кекуром были достаточны, чтобы пройти, но судно, имея дифферент на корму, задело грунт днищем. Удар был силен. Высокие стеньги закачались, но фордуны выдержали.

Только после этого капитан скомандовал лечь на курс 135. Туман же совсем рассеялся, и мы увидели по корме мыс Левенорна. А мыс Анива был еще далеко впереди.

Промерили льяла и танки. Шестой был заполнен под пресс.

Вот к чему привело плавание без свежей поправки лага и пренебрежительное отношение капитана к словам штурмана.

В том, что не было поправки лага, вина их обоих. Один не выполнил своих прямых обязанностей, другой не проверил и не потребовал их выполнения. А высокомерие капитана всегда неуместно. Ведь и молодой штурман может сказать что-то дельное.

* * *

Пароход «Дмитрий Лаптев» шел в Охотском море курсом норд к рыбокомбинату Иня. До якорного места было около двадцати миль. Постепенное уменьшение глубин по карте показывало, что дно ровное, да и берег в этом районе низменный и песчаный. Но я считал, что независимо от промеров на карте следует включать эхолот при подходе даже к хорошо обследованному берегу и проверять достоверность глубин.

В этом случае так и поступил. И когда до берега оставалось десять миль, а на карте были двадцатиметровые глубины, эхолот показал резкое их уменьшение.

Дали малый ход, и когда под килем осталось два метра, легли на обратный курс. Пройдя милю, повернули влево на курс 90. Глубина увеличилась и, когда прошли этим курсом милю, снова стала двадцать метров.

Послали радиограмму в службу мореплавания и в гидроотдел Тихоокеанского флота.

Позже узнали, что гидроотдел направил в этот район корабль с промером. Он обнаружил среди двадцатиметровых глубин банку с глубиной над ней три с половиной метра.

Таким образом, проверка эхолотом глубин на карте предотвратила посадку на неизвестную банку.

В декабре 1936 года на старом пароходе «Тайгонос» мы вышли из Сангарского пролива с полным грузом цемента. Палуба, на которой расположены люки трюмов, возвышалась не более метра над водой.

Начинался шторм от норд-веста. В это время года шторма здесь бывают жестоки. Вскоре волнение усилилось и наше судно начало зарываться носом в волну и принимать очень много воды на палубу.

Мне уже приходилось плавать на низкобортных судах, они всегда в шторм превращаются в подводную лодку, но поведение «Тайгоноса» показалось ненормальным. Капитан Грибин, никогда не плававший до этого на судах такого типа, спросил меня, своего двадцатитрехлетнего старшего помощника, нормально ли поведение судна. Я ответил, что нет: вероятно, увеличилась осадка носом. Надо дать малый ход и пройти на бак, чтобы промерить носовые танки, которые перед погрузкой были опорожнены.

Сбавили ход. Судно перестало зарываться в волну, и мы с боцманом Моховым смогли пройти на нос и проверить форпик. Он оказался заполненным доверху. Значит, в нем сто тонн воды. Стало ясно, что в форпике течь.

Я, перепуганный этим обстоятельством, доложил капитану, спустился в машинное отделение и сказал старшему механику Сидоренко о случившемся. Старый моряк спокойно ответил:

— Сейчас запущу насос и откачаю воду. От этого не утонем, даже если и не удастся откачать.

Спокойствие Владимира Ивановича передалось и мне. Я вышел наверх ободренный и направился с боцманом на нос.

Форпик откачали через полчаса, открыли горловину. Перед нашими глазами открылось завораживающее зрелище: каскады воды, брызг, пены и водяная пыль били с шипением фонтанами от самого днища до верха и через горловину — до потолка полубака. Значит, течь в самом низу.

Ни мне, ни боцману Мохову не приходилось заделывать такие течи. Предстояло первое испытание. Мы решили в ледяную воду не посылать матросов и, быстро надев свитера и дождевики, полезли в форпик сами. Холодный фонтан сразу же промочил нас до нитки. Но при надвигающейся опасности мы не ощущали ледяного холода. Быстро принимали от матросов и плотника средства для заделки течи, которая, как выяснилось, была в стыке

листов обшивки от нескольких выпавших заклепок.

Заделав течь щитом с войлочной подушкой и заклинив ее брусьями, мы в полчаса справились с работой. Фонтанов не стало, и только ручейки текли к приемной сетке отливной трубы. Вода легко откачивалась.

Мы вышли наверх, задраили горловину, переоделись, выпили по стакану водки и приняли горячий душ.

Дали полный ход, и судно пошло нормально. Часов через шесть подошли под наш берег; волнение уменьшилось, хотя шторм продолжался. Основательно заделывать течь решили в порту, когда судно разгрузится и давление воды значительно уменьшится. Но эту работу делали другой старпом и другой боцман. По приходе в порт на следующее утро нас увезли в больницу с высокой температурой. У меня оказался экссудативный плеврит, а у Мохова — воспаление легких.

Это была плата за первый урок по заделке течи корпуса в штормовых условиях зимой.

Выгрузка танков в Посъете

В авиации и на море бывают такие случаи, когда кажется, что авария или катастрофа неизбежна. Но несколько секунд решительных действий спасают положение, и все обходится благополучно.

Так случилось и на теплоходе «А. Андреев», когда он 6 августа 1938 года прибыл в Посъет с боевыми машинами и танкистами.

Стали к причалу. Быстро сняли первую боевую машину, и она отошла от борта. Начали выводить за борт стрелу со вторым танком. Но вдруг произошло неожиданное. Матрос, стоявший на лебедке внутренней оттяжки стрелы, не потравил ее своевременно, и она разорвалась. Стрела с танком, висевшим на ней, быстро пошла к борту. Вот-вот навалится на ванты мачт и переломится; операция по разгрузке танков будет сорвана, а мне как старшему помощнику капитана, непосредственно руководившему работой, и капитану Николаю Борисовичу Артюху грозит расстрел.

Опыт подсказал мне, что нужно быстро опустить стрелу так, чтобы танк упал на причал. Тогда стропы, заведенные под гусеницы, удержат стрелу от навала на ванты.

Я командовал «Майна в банду топрик и гини!», боцман Игнатъев и матрос Лавронов поняли создавшееся положение и быстро и умело выполнили команду. Деревянный причал и амортизаторы танка предохранили его от повреждений. Он сразу отошел от борта. Стрела была спасена, а капитан и его старший помощник избежали смерти.

В тот момент, когда танк упал, к причалу подошел бронекатер и с него сошли какие-то большие военачальники и командарм Штерн. Он видел все происходящее и воскликнул:

— Смотрите, как хорошо работают моряки. Молодцы! — и удалился.

Хорошо, что он не изучал морскую практику.

* * *

Второй случай. Он показал, что никогда нельзя пренебрегать техникой безопасности.

Следующим рейсом в Посьет привезли снаряды. Разгружались на рейде. Осталось снять последние ящики, но их было немного больше, чем мы клали на сетку. Я работал в трюме с матросами, а капитан Н.Б. Артюх распоряжался наверху. Едва подняли сетку метра на три, как шкентель лебедки не выдержал, и сетка с ящиками упала на дно трюма. Снаряды покатались во все стороны, а мы легли, в страхе ожидая взрыва. Прележали минуту, другую. Взрыва нет. Поднялись. Починили ящики, собрали снаряды. Вместо выигрыша времени - потеряли два часа.

Хорошо, что снаряды были без взрывателей.

1942 год. У нас на пароходе «Советская Латвия» уже есть и радиопеленгатор, и эхолот. Но там, где мы идем, глубины более тысячи метров, а радиомаяков нет.

Война. И мы торопимся за грузом в США, поэтому следуем полным ходом в 12 узлов, хотя видимость почти отсутствует.

Последняя обсервация была вечером по мысу Шипунский на Восточной Камчатке. Я, старший помощник капитана, в четыре утра вступил на вахту, сличил показания компасов, проверил курс на карте. Он был проложен в десяти милях от берега полуострова Кроноцкий, то есть на вполне безопасном, как мы считали, расстоянии.

Редкий снег. Легкая зыбь от норд-оста. Конец февраля. В шесть часов начало светать. Считая, что берег далеко, я, признаться, не очень внимательно смотрел вперед. Полагал, что могут встретиться лишь суда.

Вскоре слева по курсу увидел полоску мелкобитого льда. Зная, что в этом районе лед бывает только близко у берега, сразу насторожился. Минут через десять заметил, что зыбь стала меньше. Я превратился весь во внимание и слух: почему она уменьшалась, не показалось ли мне это? Видимость была не более пяти кабельтовых. Вдруг впереди прямо на носу, градусов десять над горизонтом, появилась темная полоса, которую я принял за низкое облако, но через минуту понял, что это лес. Отчаянно закричал рулевому: «Право на борт!» Судно быстро покатило вправо. Впереди была стена утесов, покрытых снегом, а на их фоне — черный кекур. Мои нервы не выдержали, и я стал смотреть в путевой компас, чтобы не видеть берега. Рулевой твердил: «Что такое? Что такое?»

Когда курс изменился на девяносто градусов, я выскочил на левое крыло мостика и увидел страшную и величественную картину. Высокий черный кекур был почти у борта близ кормы и стремительно уходил назад. Из-под винта летела морская капуста. За кекуром высились темные утесы, а над ними — лес. Внизу все это окаймлял белый прибой. Но судно уже удалилось от опасного места.

При моем крике «Право на борт!» проснулся в каюте капитан; когда он выскочил на мостик, угроза судну уже миновала.

Сообразив, что камни могут быть и впереди, мы дали «Стоп!» Машина сразу не ответила. Только после второго телеграфного звонка, минуты через две, механик остановил двигатель.

Оказалось, что он был далеко от поста управления. Понятно, что произошло бы, если вместо команды «Право на борт!» я дал бы «Полный ход назад!» Механик, конечно, не успел бы ее выполнить, и судно неминуемо село бы на рифы. Мы долго разбирались, почему его снесло влево, но до конца причину не выяснили. Это осталось загадкой.

Якорь по грунту

Это произошло у Чукотского полуострова в Беринговом море на открытом рейде против лагуны Майнапыльгино в рейсе по сбору рыбной продукции от Анадыря до южной части Восточной Камчатки.

Пароход «Ташкент» — большое судно. Он должен был собрать всю рыбу, которая в конце сезона еще оставалась на рыбозаводах. Рейс был завершающим.

Но прежде чем описывать происшествие, скажу несколько слов о самом судне.

Их было два в Дальневосточном пароходстве — «Ташкент» и «Зырянин». Построили их в США как военные транспорты и передали нам во время войны по ленд-лизу.

«Ташкент» — судно неказистое. Корпус без седловатости; острый нос без развала на скулах, но вода, которую они брали на себя при противной зыби, хорошо отражалась высоким волноотбойником перед люком №1 и не попадала на палубу. Вместо фальшборта «Ташкент» имел дверное ограждение. Две очень высокие мачты, короткие стены и несоразмерно низкие грузовые колонки, тонкая высокая труба делали судно очень некрасивым. Но все на нем располагалось так рационально, что оно было весьма удобно в работе. «Ташкент» имел семь трюмов, три палубы и хорошую по тому времени скорость — 14 узлов в полном грузу.

Впрочем, были и особенности. Вместо запасного ручного рулевого привода — две рулевые машины. На любую из них управление переключалось за одну минуту. Вторая особенность, непривычная для наших моряков: вместо брашпиля два огромных и мощных шпиля. Они работали от двухцилиндровой машины, расположенной под палубой бака. К шпилям команда быстро приспособилась, и они казались даже удобнее брашпиля.

Случилось же вот что. Стояли мы на правом якоре, и, когда закончили погрузку, начался шторм от зюйд-веста прямо на берег. Плавсредства завода успели укрыться в устье реки Майнапыльгино, а мы начали сниматься с якоря, который уже полз по грунту: галька плохо его держала. Когда в воде еще оставалась одна смычка якорь-цепи, вышла из строя шпилевая машина. Механики заявили, что для ремонта нужно несколько часов. Ручного привода шпили не имели. Поэтому был только один выход — тащить якорь по грунту до глубины 27 метров малым ходом, пока он не повиснет на цепи, после чего дать

нужный ход.

Я опасался, что цепь не выдержит и мы потеряем якорь. Но грунт-галька позволял якорю прыгать, и так мы его тащили до нужной глубины. Судно было достаточно загружено и на малом ходу управлялось, несмотря на штормовой ветер и зыбь.

Когда наконец якорь повис, мы закрепили цепь по-походному и дали средний, а вскоре и полный ход.

Так с висящим якорем на 25 метров цепи прошли 12 часов. Когда шпилевую машину исправили, мы выбрали цепь и втянули якорь в клюз.

Я считал, что все окончилось благополучно, но оказалось: ошибся.

В последнем пункте рейса бухте Вилучинская во время стоянки на правом якорю подул ураганный норд-вест из долины. Пришлось потравить цепь до жвакагалса и отдать левый якорь.

Когда шторм утих, остались на правом якорю. Но пришло время сниматься. Начали выбирать якорь и, когда осталась одна смычка на шпиле, на баке его остановили.

Старпом крикнул:

— Звено расползается по трещине, надо ослабить натяжение, а то потеряем якорь!

Стали подрабатывать машиной, пока поврежденное звено не прошло шпиль и не скрылось в цепном ящике. После, уже на ходу, вытравили цепь на палубу, распилили треснувшее звено и вставили скобу Кентера.

Таким образом, операция по протаскиванию якоря прыжками по галечному грунту не прошла бесследно для якорь-цепи.

Ни фута под килем

В конце сентября 1957 года пароход «Минск» прибыл на анадырский рейд. Нужно было встать на якорь к юго-востоку от мыса Александра. Шло приливное течение, но уже началось падение уровня воды; мы развернулись и пошли к якорному месту с северо-востока.

Начертив на карте опасный пеленг мыса Дионисия, я поставил к пеленгатору правого репитера старпома. Он мне давал пеленг, постепенно уменьшающийся: 22, 21, 20... Якорь нужно было отдавать на пеленге 17 градусов. Как получилось, что старпом просмотрел этот момент, он мне потом объяснить не смог, но когда я увидел, что до берега совсем близко, он мне крикнул: «Не 18, а уже 16!» Я дал полный задний ход и тут увидел, что у самого носа вода как бы скатывается с порога, и понял, что это бровка мыса Александра. Несмотря на то, что судно шло вперед самым малым ходом, а машина работала полным задним, оно настойчиво и упорно двигалось вперед: сказывалась инерция – полный груз и водоизмещение 14 тысяч тонн. Нос судна вошел на бровку с характерным шумом гальки под корпусом и поднялся на целый фут. Судно встало и назад не пошло. Сделали промер, который показал, что «Минск» сидит самым носом — районом форпика и первого трюма, а у судна было семь трюмов при длине его 142 метра.

Вода быстро убывала, уже через десять минут корма заметно погрузилась в воду, так как под ней глубина была большая, а нос приподнялся, и потеря его осадки уже составляла полметра. Положение становилось угрожающим, машина работала назад на все пять тысяч лошадиных сил, а судно не двигалось. На завоз якорей нужно было несколько часов. Корпус старого и длинного судна мог не выдержать напряжения, тогда корма на отливе, который достигал двух метров, опустится совсем в воду. Судно будет деформировано или переломится надвое, и тогда ему конец.

Говорят, что чудес не бывает. Неправда! Тут-то и произошло чудо. На северо-западе сгустились черные тучи и внезапно налетел такой норд-вест, который в другое время не обрадовал бы. Но этот, дувший с силою не менее десяти баллов, оказался спасительным. Давление на корпус и груз, стоявший на верхней палубе, было так сильно, что корма начала уходить под ветер. Тут и приливное течение, которое поджимало нас с левого борта, остановилось. И вот такой огромный рычаг, как корпус судна,

бо́льшая часть которого, а именно 120 метров, была на плаву, стал выворачивать гальку под носовой частью судна. Минут через пять судно развернулось градусов на двадцать и медленно пошло назад под мощные крики «ура» экипажа, который почти весь был на палубе. Тогда только я заметил, какое нервное напряжение испытал, и вздохнул с облегчением. Судно цело и невредимо, а я его, признаться, очень любил. Отошли назад и стали на якорь там, где и намеревались. Ветер стих почти сразу же после нашей постановки на якорь, успев сделать свое доброе дело.

Рисунок для лоции

На горах приполярных областей, в том числе и у нас на Чукотке, когда летом растает годовалый снег, остаются во впадинах и расщелинах склонов пятна старого, многолетнего снега. Эти пятна каждый год в одно и то же время имеют почти одинаковую форму и сохраняют ее до свежих осенних снегопадов.

Поэтому, делая зарисовки побережья для лоции, я старался как можно точнее передать эти пятна и указывал дату рисунка.

2 августа 1948 г. пароход «Луначарский» пришел в Анадырь и стал на левый якорь.

Сделав рисунок берега с пятнами снега на горе Мария, я положил его в ящик стола и вышел на мостик, чтобы посмотреть, не идут ли баржи.

Погода стояла отличная: тихо, ясно, тепло. Проверив по пеленгам место, я увидел, что стал близко, но не придал этому особого значения, считая, что с ухудшением погоды отойду. Носовая палуба была запружена пассажирами. Их было около тысячи, все разом высыпали смотреть на места, где им предстояло жить.

Приливное северо-западное течение ослабевало и остановилось совсем. Заглядевшись на берег, я не сразу заметил, что уже началось отливное течение на юго-восток, а судно все еще не развернулось. Едва успел подумать, что оно, вероятно, присело кормой на грунт при давно начавшемся отливе, как увидел по береговым предметам, что оно тронулось с места и пошло по течению, не разворачиваясь.

Я понял, что через две-три минуты якорь-цепь станет «смотреть» назад и неминуемо разорвется. Понял это и старпом Владимир Козодой, стоявший на верхней палубе под мостиком с левого борта.

Мы оба бросились на бак, он по левому, я по правому борту, чтобы потравить якорь-цепь, избежать рывка и дать судну развернуться. Но мы не бежали, а толкались в плотной массе людей, разгребая их руками, и когда достигли брашпиля, услышали удар, треск и плеск от упавшего в воду конца оборвавшейся якорь-цепи.

Мы потеряли якорь, три отмычки якорь-цепи и плотно стали на мель почти на малой воде, к счастью, с отливом.

Промером обнаружили, что дно ровное, как стол. Начали высадку пассажиров, потом с приливом легко сошли с мели, дав турбиной ход назад и стали на правый якорь уже дальше от

берега.

Дни в это время еще длинные. Было светло, поэтому я послал на моторном боте второго помощника Хрущева к месту потери якоря с заданием зацепить при помощи траления кошкой якорь-цепь и поставить буюк.

Он протравил весь район, но безрезультатно. Видимо, наше место на карте, определенное по трем пеленгам, было все же неточным из-за неправильной съемки Анадырского лимана.

Ночью, сидя в каюте, я ломал голову над тем, как все-таки достать якорь. И его жалко, да и от начальства влетит. Зачем-то открыл ящик стола. Увидел рисунок и вдруг заметил, что на нем край снежного пятна на горе Мария точно створится с краем пятна на прибрежном холме, и понял, что имею точный створ первого якорного места.

На следующее утро я приказал старпому изготовить три кошки с дректовыми и буйками, настолько был уверен в успехе. Затем снялся с якоря и бросил его так, чтобы судно оказалось на створе этих пятен. Когда оно пришло на канат при приливном, то есть таком же, как и в первый раз, течении, створ пятен проходил через полубак.

Когда течение стало ослабевать, кошки и буйки были готовы и бот спустили на воду. Я взял с собою трех матросов и отправился на траление в самом конце приливного течения, имея в запасе полчаса стоячей воды.

Начал работу от створа вниз по лиману, делая галсы поперек направления течений от линии диаметральной плоскости судна до глубины, меньшей той, на которой стояли вчера, и до линии, с каждой полуциркуляцией мотобота спускаясь все ниже, южнее.

На четвертом галсе первая кошка за что-то зацепилась, бот даже присел. Сбросили буюк, прикрепленный к дректову, сделали полуциркуляцию и со второй кошкой пошли пятым галсом. На нем вторая кошка также крепко зацепилась за что-то на грунте. Сбросили второй буюк. На шестом галсе произошло то же самое с третьей кошкой.

Когда сбросили третий буюк, то увидели, что все они находятся на одной линии. Сомнений не оставалось: кошки зацепились за нашу якорь-цепь.

Переждали отливное течение и с началом приливного сменили якорное место: стали западнее линии буйков так, чтобы они расположились по левому борту от судна метрах в пятнадцать.

На том же боте второй помощник завез дрек с манильским шестидюймовым тросом метров на пятьдесят. Сбросили его. Конец взяли на брашпиль и при первом же выборе дреком

подняли над поверхностью воды нашу якорь-цепь. Остальное, то есть крепление ее проволочным тросом, постепенное выбирание и подвес ее под полубаком серьгами, пока не показался конец цепи, доделал старпом с палубной командой. Конец цепи, поднятый из воды, взяли в клюз и склепали с остальной частью патентованной скобой. Всё успели сделать до конца прилива. Когда подобрали слабину, потравливая правую цепь, легко выбрали левый якорь.

Можно рекомендовать всем морякам, стоящим на открытых рейдах Камчатки, Чукотки, Сахалина, кроме записи пеленгов, зарисовывать створы приметных предметов на земле. Это нетрудно, а потеря якорей — явление нередкое, рисунок может пригодиться.

В трудовой деятельности людей многих профессий бывают странные случаи, трудно объяснимые и связанные, видимо, с особенностями нашей психики.

В моей практике на море запомнились три таких эпизода.

Во время войны мы часто работали почти без отдыха и спали не более четырех часов в сутки. В один из таких периодов, когда выгружали танки силами экипажа, я, старший помощник капитана парохода «Дальстрой», руководил этой операцией. Почти двое суток не спал. А перед рассветом мы вышли в море.

На вахту заступил в четыре часа утра. Был густой туман. Чтобы не заснуть, я ни на секунду не останавливался и ходил по мостику с одного крыла на другое, исправно подавая туманные сигналы судовым свистком.

Около семи часов на мостик поднялся капитан Банкевич. Слышу его голос:

— Пал Палыч, почему гудишь?

Я как бы очнулся. Посмотрел вокруг и увидел ясное небо и чистый горизонт. Тумана не было. Банкевич сказал, что его уже полчаса, как нет.

Второй случай произошел с моим старпомом на пароходе «Ташкент». Я проснулся оттого, что звуки работающей главной машины прекратились. Выхожу на мостик. Тихий и ясный рассвет. На море штиль. Поэтому, когда судно остановилось, оно с курса не ушло, но рулевой машинально продолжал вертеть штурвал. Старпом, очень хороший моряк и всегда внимательный ко всему, ходил по мостику.

Здороваюсь и спрашиваю:

— Анатолий Федорович, почему стоим?

В его глазах недоумение. Он бросается к фальшборту и смотрит за борт, на лице растерянность.

— Верно, стоим! Почему же я не заметил?

Оказалось, что у двигателя нагрелись подшипники, и молодой механик остановил его, но растерялся и забыл сообщить на мостик. Старпом же, наблюдая за горизонтом, не заметил, что судно не движется.

Третий случай произошел на пароходе «Луначарский», где я был капитаном. Передаю по вахте: «Когда до берега останется десять миль, доложите мне». В иллюминатор каюты вижу: открылся берег и до него около восьми миль. Но вахтенный третий штурман Радин молчит. Когда расстояние сократилось до

пяти миль, я вышел на мостик и увидел такую картину: помощник бежит от карты к пеленгатору компаса и снова к карте. И так растерян, что даже не заметил меня.

До берега уже не более трех миль. Я команду рулевому: «Лево на борт!» и ложусь на курс вдоль берега.

Выяснилось, что у штурмана не получилась обсервация. Он перепутал мысы и, бегая от карты к компасу, пытался разобраться, в чем дело. А пеленги все не ложились. Свое внимание он целиком направил на выявление причины, почему не получается место судна, а то, что пароход идет прямо на берег, вахтенный помощник упустил из виду.

Чем бы все кончилось, если бы я не следил из каюты за обстановкой? Мы наверняка завершили бы рейс на береговых камнях.

Перестарались

Летом 1947 года пароход «Ташкент» шел из Анадыря во Владивосток. Прошли мыс Фаддея с его величественными отвесными утесами. Погода стояла солнечная и безветренная. Ход – 14 узлов.

Старпом и боцман утром обходили палубу, все придирчиво осматривая. Наблюдая их с мостика, я был доволен: толковые парни, хорошие моряки и заботливые хозяева.

Вот они дошли до полубака и что-то там делают у шпилей. Только было видно, что пар на шпилевую машину открыт.

Прошло минуты две, и я ощутил легкий толчок, будто судно ударилось о небольшой плавающий предмет. И в этот момент и старпом, и боцман повернулись лицом к мостику и растерянно уставились на меня.

Спрашиваю:

— В чем дело, ребята?

Ответ:

— Потеряли правый якорь.

— Каким образом?

— Нам показалось, что он плохо втянут в клюз, – мы подтянули его. Цепь и не выдержала.

«Человек за бортом!»

Конец «Индиگیرки»

Александра Федоровича Раскина я знаю с 1942 года. В Великую Отечественную мы вместе плавали на пароходе «Дальстрой». Я был старшим помощником капитана, Александр - матросом 1-го класса. Все называли его Мордвин, и он охотно отзывался, так как принадлежал к этой народности. Работник он был отличный, матрос смелый и расторопный, товарищ хороший.

После гибели «Дальстро́я» он ушел в Сахалинское пароходство боцманом, а я — в Дальневосточное, но мы встречались иногда во Владивостоке, что редко бывает у моряков, всегда скитающихся по морям, по-приятельски разговаривали. И вот совсем недавно я узнал, что Александр Федорович плывал на «Индиگیرке» и был на ней, когда она трагически погибла на рифе у острова Тодо в проливе Лаперуза в 1939 году.

Мне захотелось узнать об этом, и я разыскал старого боцмана.

Мне отворила дверь миловидная молодая женщина, а в прихожей, аккуратно, по-корабельному покрашенной и чистой, встретил сам Александр, все еще здоровый и крепкий, среднего роста широкоплечий мужчина с рябоватым приветливым лицом и ввел в уютную, просто обставленную квартиру. А молодая женщина оказалась его младшей дочерью и, видимо, хозяйкой в доме.

Вот что рассказал мне старый боцман:

— В начале зимы 1939 года мы вышли из Нагаево. Наше судно было грузовое, но мы взяли много пассажиров. Одних только рыбаков, который привез в Нагаево «Орочон», 440 человек.

Капитан сначала отказывался взять людей и говорил, что у него пароход грузовой, но в конце концов, поддавшись уговорам береговой администрации, согласился. Пассажиров разместили во всех четырех трюмах, и мы снялись в море.

11 декабря в пять вечера, когда ужинали, прошли мыс Анива и повернули в пролив. Ветер был не очень сильный, баллов шесть, но временами шел снег и в пурге ничего не было видно.

Мы с моим напарником, мастером на все руки, ленинградцем Павловым стояли вахту с третьим помощником. Когда в 24 часа сменялись, капитан мне сказал: «Раскин, включи у меня в каюте чайник, я спущусь и попою чай».

Я включил чайник, сказал об этом капитану, и мы с Павловым спустились в столовую. Там напились чаю и засели за домино, как обычно. Но играли недолго и ушли спать.

Только разделись и улеглись, как почувствовали удар. Тут же вбежал вахтенный матрос Вася Шевцов и крикнул: «Сели на камни, аврал!»

Павлов кинул в него сапогом: «Какие камни, не мешай спать!» Но тут почувствовали второй, очень сильный удар, и еще, и еще... Тогда мы поняли, что действительно сели на камни, и тотчас же оделись. Я даже рубаху не надел, только брюки, сапоги и полушубок. В это время судно резко накренилось, сначала на левый, затем еще больше — на правый борт.

Мы выскочили на палубу в черную ночь и за старпомом побежали к трюму номер два. В трюме уже была вода, и крен стал таким, что нужно было карабкаться. Переносный трап трюма упал, и пассажиры не могли оттуда выбраться.

Чтобы не свалиться за борт, мы, цепляясь за выступы люков и надстроек, влезли на шлюпочную палубу. Во всех каютах справа уже была вода, а судно все еще валилось на бок.

На шлюпочной палубе несколько пассажиров срезали шлюпочные крепления бритвами, так как у них не было ножей. Кое-как освободили шлюпку и спустили на воду, но ее прижало к борту, и она осталась на таях.

Тут появился боцман Виктор Сандлер с ножом. Он всегда носил его на поясе, как все старые моряки. Виктор обрезал тали, и шлюпку освободили. Но едва в нее сели несколько пассажиров, боцман и матросы Шевцов, Руденко и Дегтярев, как ее отбросило волной и понесло к берегу. На бурунах она опрокинулась и исчезла в темноте.

Вторую шлюпку спустить не удалось. Несколько пассажиров схватилось за нее, но набежавший вал смыл их в море вместе со шлюпкой.

Судно уже совсем лежало на боку. Удары волн были так сильны, что снесло дымовую трубу, мачты ушли в воду. Я оставался на шлюпочной палубе. Вдруг снова появился старпом и, увидев меня, крикнул: «Раскин, надо спасти капитана, он остался в рубке».

Мы докарабкались до мостика и вытащили капитана прямо за ворот полушубка. Он уже был в воде в самом низу рубки и не мог сам добраться до двери, которая была над ним, как люк.

Едва мы слезли с мостика, как сильным валом его вместе с рубкой разбило, и он повалился в воду. Мы же втроем прошли по борту, который стал горизонтальным, и зацепились у края шлюпочной палубы за поручни. Так и сидели там до утра, мокрые, замерзшие и беспомощные.

Перед рассветом недалеко проходило судно, но мы не могли дать ему сигнал, да и вряд ли оно могло помочь нам.

Когда наступило утро, пришли два японских спасателя. Один из них подошел близко, погода стихла. На двух ботах они нас, оставшихся на судне и сидящих на его частях, как зайцы деда Мазая, стали перевозить по десять человек на спасатели. Так перевезли пассажиров и экипаж — 427 человек.

Александр Федорович умолк и задумался. Потом, как бы стряхнув с себя мрачные воспоминания, продолжал:

— Позже узнали, что шлюпку с боцманом Сандлером, которую опрокинуло, вынесло на берег, и Виктор, как вы знаете, он был очень силен, сумел выбраться на песок. Остальных крутило прибоем, и они едва не погибли, но Виктор всех их по одному вытащил и носил на себе за линию прибоя, как детей, где они лежали почти без сознания. Сам же он расхаживал по берегу в трусах и кимоно, смешно болтавшемся на нем. Нарядили его японские рыбаки, прибежавшие из ближайшего поселка на помощь.

К вечеру пришел японский пароход и нас со спасателей и с берега перевезли на него. Многие утонули в прибое, и их выбросило на песок. Другие погибли в трюмах. Когда погода стихла, их похоронили японцы около поселка.

Пароход привез нас в порт Вакканай, а оттуда на пароме мы переехали в Отару. Пришел пароход «Ильич» и увез нас домой.

Сандлер после рассказывал, что ему с берега было видно, как у нашего судна был распорот весь борт. Туда, видимо, и хлынула вода, поэтому оно так быстро и завалилось в сторону больших глубин.

Вася Шевцов, стоявший вахту со вторым штурманом, говорил, что едва только капитан сошел вниз выпить чай, как ему показалось, будто слева фосфорится вода. Вася доложил об этом штурману, но тот ответил: «Тебе померещилось». Может, если бы на мостике был капитан, он бы так не посчитал, и тогда, наверное, успел бы отвернуть от рифов.

Так закончил свой рассказ выдавший виды старый морской волк Саша Раскин по прозвищу Мордвин.

Японцы на месте братской могилы, где похоронены погибшие пассажиры и моряки, установили памятник, а в поселке Сарафуцу невдалеке устроили мемориальный музей.

В 1976 году сотрудники Дальневосточного пароходства посетили музей и отвезли туда модель «Индиگیری» и другие экспонаты.

Ночное столкновение в океане

Проснувшись от сильного толчка, я сел на койке, свесив ноги и готовясь прыгнуть на палубу каюты, но, глянув на часы, увидел, что до вахты осталось еще больше часа. Очень не хотелось терять время сна, не так уж много нам его отпускалось в войну.

Подождав с минуту и убедившись, что у судна нет крена и нет сигнала боевой тревоги, я снова лег и крепко заснул под мерное покачивание океана.

Без четверти четыре меня разбудил на вахту матрос. Вскочив и направившись, как обычно, к умывальнику, я вдруг почувствовал, что двигатель не работает, корабль стоит. В тревоге я быстро поднялся на мостик.

Была тихая и черная, беззвездная ночь. На правом крыле мостика в абсолютной тишине при полной светомаскировке неподвижно стояли две едва различимые фигуры. Подойдя ближе, я узнал капитана и вахтенного, второго штурмана. Вахтенные матросы были на левом крыле. Там же стоял и радист с сигнальным фонарем направленного действия. Капитан передавал ему фразы по-английски, а он старался передать их по азбуке Морзе куда-то в темноту. Я спросил штурмана, что случилось.

— Да вот, в темноте столкнулись с каким-то «американцем». Уже час не можем договориться и выяснить, какие у него повреждения. Вон там лежит в дрейфе, — показал он влево от носа.

Взяв бинокль, я едва различил слабый силуэт судна. С него начали передавать неясные, слитые вместе точки-тире, не все знаки можно было разобрать.

Глянув на карту, я увидел, что до устья реки Колумбия осталось тридцать миль. Приняв вахту, пошел на нос судна осмотреть повреждения. Оказалось, что форштевень внизу завален вместе со всей обшивкой носа внутрь судна метра на три, таранная переборка цела и носовой трюм не затоплен. Удар был силен. Представляю, какая брешь у нашего соседа. Только где она у него и не тонет ли он? Мы даже не знаем его названия, так как он умалчивает об этом. В войну ночью все осторожничали.

Мы долго пытались договориться с «американцем», но тщетно. Нужна ли ему наша помощь, и вызвал ли он буксир-спасатель из Астории, расположенной в лимане реки Колумбии? Но вот часов в пять, когда еще было совсем темно, суда, дрейфую

с разной скоростью, сблизились настолько, что стала слышна речь. И мы услышали... Нет, не пение сирен, едва не погубившее Одиссея. Это было нечто более приятное, учитывая обстоятельства. На чистом русском языке зычный баритон «перемывал» богов и родителей того, неведомого, к кому обращался. Так не мог ругаться ни один иностранец, ни один русский эмигрант на американской службе. Так мог выражаться только боцман нашего родного торгового флота.

Мы с радостью схватили мегафоны:

— Так ваше судно советское, что ли?! Черт вас возьми, почему вы до сих пор молчали?

В ответ последовало весело:

— А вы почему молчали? Мы «Вишера»!

— А мы «Советская Латвия»!

Все выяснилось. Оба судна развернулись и малым ходом пошли к устью реки. С рассветом увидели, что «Вишера» сильно осела кормой. Против кормового трюма зияла брешь, в которой пенился бурун.

Оказалось, что буксир-спасатель уже был вызван «Вишерой» по радио через наше представительство. Вскоре он появился и взял ее на буксир. А мы пошли сами. Оба благополучно добрались до порта. Было досадно, что из-за ремонта потеряно время, так нужное для доставки грузов на Родину. Но в войну нельзя было ходить в море с огнями и в туман давать сигнальные свистки. Радиолокаторов тогда суда еще не имели. В темноте же нередко встречались корабли, силуэты которых видишь уже тогда, когда они проходят мимо в сотне метров, а в туман можно услышать только шум буруна у их носа.

Самурайский меч

На черном сукне одной из витрин военно-исторического музея Тихоокеанского флота тускло поблескивает холодной сталью самурайский меч. Его двуручную рукоять, изогнутую в ту же сторону, что и лезвие, украшает резьба по слоновой кости с позолотой...

Но это было двадцать лет назад. Теперь он в военно-историческом музее города Петра, что в здании биржи перед ростральными колоннами. Этот трофей отправил туда Борис Александрович Сушков, полковник-топограф, основатель владивостокского музея, мой друг и наставник, человек, никогда не забывавший, что такое офицерская честь.

Какими же дорогами меч пришел к нам?..

Война на западе завершилась парадом Победы. На Дальнем Востоке она еще продолжалась, но уже подходила к концу.

15 августа 1945 года пароход «Дальстрой», выгрузив во Владивостоке привезенный из Канады груз, готовился принять новый, для Магадана. Проходя по палубе, я увидел, что в каюту капитана Банковича прошли полковник с орденами Суворова и Александра Невского и несколько морских офицеров с начальником ВОСО Дальневосточного пароходства Клюквиным.

Едва они ушли, как Всеволод Мартинович вызвал меня и сказал:

— Идем с десантом. Еще не знаю куда. Повезем полк рокоссовцев.

Выйдя от капитана, я увидел, что причал уже заполнили солдаты с артиллерией. С ними со смехом переговаривались корабельные девчонки. Было шумно и весело.

Я вызвал к себе боцмана Сандлера и подшкипера Кравчука. Первый – высокий порывистый цыган с открытым взглядом, черный от загара; на самое трудное приказание он всегда бодро отвечал: «Есть!» и сразу брался за дело. Кравчук же, с мрачным взглядом глубоко сидящих глаз, обычно бубнил под нос: «Все равно не успеем», но я знал, что он скорее умрет, чем сорвет задание.

И вот эти два человека и их лихая команда взялись за дело. Сандлер чувствовал себя в своей стихии, но для порядка покрикивал:

— Давай, давай, ночью отход!

Солдаты помогали им, а капитан-лейтенант Чернышев, начальник нашей артиллерийской команды, и майор Дерябин,

начальник полковой артиллерии, показывали, как разместить на палубе минометы и зенитки, чтобы были они на переходе орудиями, а не грузом.

К ночи погрузились и стали на якорь в проливе Босфор Восточный, ожидая приказа начальника конвоя.

* * *

В полночь снялись. Узнали, что идем в Сейсин. Офицеры полка разместились в каютах экипажа, а солдаты - в твиндеках.

Мой диван занял майор Дерябин, молодой человек, спокойный и деловитый. Заметив, что я озабочен, он сказал:

— Не грусти, старпом, это не война, а забава. Настоящая война кончилась. Давай выпьем для настроения. — Он вынул из чемоданчика бутылку, погладил ее: — Посмотри, спиртик чистый-чистый.

* * *

Конвой двигался медленно. Сквозь густой туман едва просматривался кормовой фонарь впереди идущего «Ногина». Кораблей охранения не было видно. Но где-то рядом слышался гул их двигателей. Туман затруднял плавание, но и помогал: нас не просто было обнаружить.

Я заступил на вахту в четыре утра. В пять начало светать, туман поредел. На виду все корабли. Впереди минный заградитель «Аргунь», за ним транспорты «Невастрой» и «Ногин», в конце колонны наш «Дальстрой».

Справа и слева, за кормой – корабли охранения, сторожевики «Зарница» и «Метель», десантные, причудливо раскрашенные суда, «морские охотники» и торпедные катера. Тральщики ушли вперед.

* * *

В половине восьмого появился капитан. Высокий, почти двухметрового роста, он прошел на левое крыло мостика, стараясь в бинокль разглядеть берег. Но его не было видно. Близость его ощущалась по тяжелому запаху гари. За

тральщиками слышались всплески воды и глухие звуки «бум». От этого становилось тревожно. Значит, рейд забросан минами.

Дальстроевцы дежурили у пулеметов и кормового орудия. Все были сосредоточены. В правом барбете Костя Рындин рассказывал что-то веселое, и его товарищи смеялись. На палубах было тихо, и только доносился шум буруна у форштевня судна.

Без десяти восемь на мостик поднялся третий штурман Наумов, моя смена; рулевой Панарин, плотный черноусый мужчина лет сорока, продолжал вертеть штурвал. Вдруг раздалось звучное «бум»! У борта «Ногина» взметнулся грязный фонтан. К нему заспешили «охотники» и «Зарница». Он подорвался на мине. Все умолкли, насторожились. Только солдаты, расположившиеся на палубе, спокойно начали завтракать.

* * *

Тишину разорвал оглушительный грохот. Наш огромный пароход будто подпрыгнул. У левого борта поднялся к небу смерч воды, песка, водорослей и обрушился на середину судна.

Меня отбросило к правому фальшборту мостика. Третий штурман ударился головой о подволок рубки и исчез. Рулевой – тоже. На мостике я остался один, не от храбрости, а от внезапного оцепенения. Придя в себя, собрался выполнять свои обязанности, что бы ни творилось вокруг. Оглядевшись, я увидел: судно отклоняется от курса, люди же остались на своих постах у пулеметов. Свободные от вахт сбежалась к шлюпкам, чтобы спустить их. А капитан с маузером в руке и помполит Шевырин отправляли моряков по местам:

— Команды спуска шлюпок не было!

Славные же рокоссовцы продолжали завтракать, лишь стряхнув с себя брызги и водоросли.

В рулевой рубке творилось невообразимое: приборы, телефоны, указатели скорости и оборотов винта висели на кабелях; полки с книгами, рамки с таблицами были разбросаны по палубе вперемишку со стеклом от разбитых плафонов. У компаса лежала телефонная трубка, и из нее слышалось: «Алло, алло, мостик!»

Одной рукой я взял штурвал и начал выводить судно на курс, а другой поднял трубку:

— Мостик слушает.

Звонила от кормового орудия Ольга Панферова, она спросила:

— Что нам делать?

Я ответил:

— Оставаться на местах и быть готовыми к бою!

Приведя пароход на прежний курс, я вышел на левое крыло и крикнул капитану, который спускался со шлюпочной палубы:

— Всеволод Мартинович, рулевого!

Капитан поднял руку: понял. Он появился с Панариным и Наумовым, у которых был виноватый вид.

Из машинного отделения позвонили, что все подшипники гребного вала сорваны с бортов, но машина может работать малым ходом и пробойн в корпусе нет.

Мы продолжали двигаться вперед и успокоились, как будто мин больше не было. Странная уверенность, основанная, видимо, на чутье. Действительно, мы больше не подрывались.

Мимо промчался «морской охотник», и офицер в рупор «утешил» нас:

— Это подлодка! Сейчас она вам вклепит еще одну!

Но мы знали, что это была придонная мина, а не торпеда.

* * *

Вот и причалы Сейсина. «Аргунь» уже стоит у внешнего волнолома и бьет из всех орудий по долине, что слева. «Невастрой» подходит к причалу, где виден наш полузатопленный тральщик. За нами на буксирах тащится «Ногин». Однако он стал догонять «Дальстрой», а буксирующие его «Метель» и «Зарница» поздно это заметили. «Ногин» врезался в наш борт и сделал пробоину от палубы почти до воды. Какая нелепость – быть потопленными собственным судном! Но нам повезло: авиация противника уже бездействовала, и враг не мог воспользоваться нашим замешательством. Мы пришвартовались и открыли пар на лебедки: забили струи пара из разорванных трубопроводов. Старший механик Цветков и четвертый механик Байков бегали по палубе, пытаясь устранить повреждения, но тщетно.

— Раньше полудня не управимся, — бросил стармех и скрылся в машине: там взрыв наделал делов.

Байков ворчал:

— Это же капитальный ремонт!

Машинист Заволока достал гаечные ключи; кочегар Баранов, пожилой сибиряк с самокруткой из махорки, рассыпая искры, принес гайки и болты.

А пока пришлось разгружаться вручную. Тут и пригодился опыт Сандлера и Кравчука. Они придумывали такие комбинации из тросов и блоков, каких не было и в далекие времена парусного флота.

Через полчаса экипаж и солдаты, кроме тех, которые уже вступили в бой, выгружали на причал мины и минометы. Майор Дерябин с берега кричал, торопил, требовал дать ему возможность скорее начать пальбу по высотам, чтобы не потерять взятый плацдарм. А раз спокойный Дерябин заволновался, значит, это не забава, а настоящая война.

Едва минометы перетащили на причал, как послышались лающие звуки их стрельбы, а на горах появились разрывы, хорошо заметные на яркой зелени.

Бойцы с «Невастро» с темными от пота спинами бежали с автоматами по порту в город. Что там делалось, с судна не видели, и стрельбы не слышали, так как все заглушали минометы у борта.

Земля у причалов покрылась противогазами, их сбрасывали бойцы, чтобы не мешали в бою. Всюду валялись раскрытые чемоданы, из которых рассыпались пачки денег. Их растаптывали сапогами бегущие солдаты, и никому не нужные бумажки разлетелись по ветру, как воробы.

Город окутало дымом: в порту горел уголь. По рейду плавали раздувшиеся, как шары, трупы. Мирные жители исчезли.

При каждом залпе «Аргуни» люковые крышки на нашем судне подпрыгивали, а двери хлопали.

Из-за облаков вынырнул японский самолет. Пушки и пулеметы, что были на транспортах, открыли по нему огонь, и он скрылся за облаками.

Вскоре небо прояснилось. Выглянуло солнце, и появились наши пикирующие бомбардировщики. Было видно, как с них летят бомбы в ту же долину, по которой били с «Аргуни». Там все смешалось: вспышки взрывов, облака черного дыма и смерчи пламени от взорвавшихся нефтяных баков.

* * *

Под вечер Сейсин пал. Мы все еще стояли у причала. Из

города весь в копоти и пыли пришел майор Дерябин, с ним был солдатик с забинтованной головой. Они принесли два самурайских меча: один – простой, в зеленых ножнах; другой – украшенный позолотой и резьбой по слоновой кости.

— Вот тебе на память, старпом, спасибо за все! — сказал майор.

Мы расстались как старые друзья. В городе еще слышались одиночные выстрелы, а над судном посвистывали шальные пули. От этих звуков одни нагибали головы, другие поеживались.

Перед заходом солнца к борту подошел «морской охотник»; с него поднялись офицер и наш судовой плотник Деверцов. Офицер спросил:

— Ваш человек?

Ему ответили:

— Да, наш.

— Забирайте, мы его подобрали на внешнем рейде.

Оказалось, при взрыве Деверцова выбросило за борт. На нем был спасательный жилет, и это его спасло.

Сумерки принесли прохладу. Повреждения в машине были устранены, и судно отошло на рейд. Стояла тихая темная августовская ночь, сияли звезды. Запах гари почти исчез, и если бы не свист шальных пуль, все еще пролетавших над нами, трудно было бы представить, что несколько часов назад на этой земле лилась кровь и умирали люди.

Глядя на плавающие трупы, я думал: «Кто они? И когда их выловят и захоронят?» И мне вспомнились слова подпоручика Михаила Лермонтова из его поэмы «Валерик»:

Я думал: «Жалкий человек.
Чего он хочет?.. небо ясно,
Под небом места много всем,
Но непрестанно и напрасно
Один враждует он – зачем?»

И другое, пушкинское вспомнил я: «Есть упоение в бою!» Как соединить эти два противоречия? Не вся ли деятельность человека на протяжении тысячелетий состоит из противоречий? Войны были, есть и, вероятно, будут всегда. Во имя чего?

Мы освободили Северную Корею, долго угнетаемую японцами, и помогли США покончить с кровопролитием. Ведь можно было обойтись без Хиросимы и Нагасаки. И все же они были. Во имя чего?

Действительно, прав Лермонтов. Но прав и Пушкин. Жалкий и злой, честолюбивый и ненасытный и в то же время великий и мудрый – человек, одинаковый во все века.

А пули все посвистывали над головой...

* * *

В полночь подняли якорь и без охранения пошли во Владивосток. Придя домой, осмотрели корпус судна и обнаружили сорок восемь трещин.

Но это было еще не все. Когда пришли в Ванкувер для ремонта и стали в сухом доке выпаривать топливные танки, корпус судна со звуком, похожим на орудийный выстрел, треснул посередине от палубы до киля. Хорошо, что это не произошло в океане на переходе.

Вот что «подарила» одна придонная мина, разорвавшаяся в нескольких метрах от корпуса судна.

Месяца три мечи висели у меня в каюте, а затем я решил, что место им в музее и передал их Борису Александровичу Сушкову.

Наш пароходик, хотя и носил почетное название «Красное знамя», был ветхий: ему шел уже сорок восьмой год. Правда, у него на передней стенке средней надстройки красовалась медная доска с надписью, что он месяц назад прошел капитально-восстановительный ремонт. Однако лучше не стал, и ход его был всего восемь узлов. Словом, галоша, а не судно. Ухода оно требовало особого. Следовательно, нужен был и опытный старший механик.

И может быть, поэтому нового стармеха Федора Федоровича встретили холодно и с недоверием, когда узнали, что у него немецкая фамилия Гутт. А шел 1946 год, и у всех на памяти были беды и тяготы Великой Отечественной войны.

Но минуло немного времени, и Федор Федорович своим знанием дела, ровным обращением с подчиненными (он никогда не повышал голос, но был требователен) завоевал уважение всего экипажа. Моряки забыли про его немецкую фамилию.

Он был выше среднего роста, широкоплеч, брюнет с темно-кариыми глазами, несколько медлительный. По своим привычкам чистокровный русак.

Особенно он расположил к себе экипаж после одного примечательного случая.

Пароходик наш стоял на якоре в бухте Угольная на Чукотке. Рейд открытый, если подует ветер с юга, он погонит волну со всего Берингова моря, а летом штормы тут часты.

И вот у одного из наших двух паровых котлов потекли дымогарные трубки. Котел пришлось вывести из строя. На одном же котле наш «летучий голландец» далеко не уйдет, его выбросит на скалы, как пустую бочку. Необходимо было немедленно что-то предпринять.

В горячий котел сразу не полезешь, а нужно как можно скорее ввести его в строй. Федор Федорович понимал, что послать в котел, из которого только что выгребли жар и вода в котором имеет температуру сто градусов по Цельсию, никого нельзя.

И тогда он полез сам. Надел ватные куртку и брюки, валенки, рукавицы, закутал лицо, оставив только глаза. Первая попытка влезть в котел ему не удалась. Кочегары вытащили его за ноги и почти без сознания. Стармех отдышался и сказал: «Рано, ребята!» И снова попытался проникнуть в котел. Тоже не вышло. Пришлось ждать. В третий раз Федор Федорович сумел осмотреть

повреждения. Лишь после этого разрешил работать в котле своим подчиненным.

Едва закончили ремонт и ввели котел в строй, как подул сильный юго-восточный ветер. Пришлось уходить в море. Успели вовремя.

В конце года я вынужден был расстаться с судном: попал в больницу. Пароход «Красное знамя» ушел в море без меня. Через два года мы встретились с Гуттом снова. На этот раз я принял пароход «Луначарский», где он занимал должность старшего механика.

Вскоре и здесь произошел эпизод, при котором этот скромный человек показал свою самоотверженность. К тому времени мы с ним уже были в дружеских отношениях, и я его ценил не только как хорошего механика, но и как человека.

На якорной стоянке у селения Буревестник на острове Итуруп нас постигла беда. Прорвало трубу, подающую аммиак к холодильной установке судна, и газ стремительно хлынул в машинное отделение. Все, кто там был, бросились к трапу и выскочили на палубу. Кто-то прибежал ко мне и сообщил: «В машине аммиак!» Федор Федорович кинулся в машину.

Я похолодел: погибнет стармех. Потом подумал, что паровые котлы, оставленные без присмотра, заставили его поступить так. Я вспомнил, что в трубе вентилятора кочегарки есть стальные скоб-трапы для аварийного выхода из нее. По ним можно подняться наверх и спуститься туда с верхнего мостика. Влезая в раструб левого вентилятора, я думал лишь об одном: что с Федором? Для меня в трубе вентилятора никакой опасности не было: туда поступала мощная струя свежего воздуха. Едва я достиг нижнего среза вентилятора, как услышал знакомый голос:

— Кто там в вентиляторе? Здесь вокруг аммиак, не уходите в сторону, оставайтесь на месте.

А когда я ступил на плиты кочегарского отделения и увидел Федора Федоровича, который стоял под правым вентилятором, облегченно вздохнул. Стармех сказал:

— А, это вы, Павел Павлович. Я успел прикрыть форсунки, оставил только по одной. Аммиак скоро улетучится через вытяжную вентиляцию машинного отделения. Вы не отходите в сторону, это очень опасно.

Наверху волновались, кто-то кричал в раструб:

— Товарищ капитан, живы ли вы со стармехом? Как вы там?

Минут десять я пробыл в кочегарке и, когда убедился, что Федор Федорович в полной безопасности, а аммиак заметно исчезает, полез по трапу вентилятора наверх.

Через полчаса все машинное отделение очистилось, и

вахтенные спустились туда.

Долго на судне помнили об этом смелом поступке Федора Федоровича. Но он, как и все скромные люди, никогда не рассказывал о том, как все произошло. Похвальба была чужда ему.

Белые цапли

Синее небо. Синие волны катит Индийский океан. Кто видел живой океан, тот знает, какой он синий. Утро. Солнце в тропиках встает быстро, почти без зари. И уже исчезла утренняя дымка, не успев появиться из темноты.

Мы выходим на палубу. Молчим. Любуемся нежными облаками и наслаждаемся утренней прохладой.

Но что это? Мах! Мах! Крылья! Две цапли опустились на барьер, отделяющий палубу от моря. Бело-розовые. Такие чистые, что кажутся прозрачными, перламутровыми. Розовые клювы, черные лапы. Длинноногие, стройные, задумчивые – устали. Откуда они летят? Куда? И сколько им еще лететь? Сколько еще птиц летает по белому свету из конца в конец?

А мы не такие ли перелетные птицы? Скитаемся по океанам – Тихий, Индийский, Атлантический, Ледовитый. И сколько нас?

Цаплям лучше. Они вдвоем. А нас много на палубе, но мы грустны. Кто из нас и когда найдет свою белую цаплю? А тот, у кого она есть, когда вернется к ней?..

Стояли мы и смотрели на них, а цапли – на нас. Отдыхали они. Перелетали с одного борта на другой. Разговаривали: как дальше полетят? А мы все ходили и смотрели на них, перед вахтой, после вахты. Смотрели и думали, как дальше жить будем.

Только под вечер улетели цапли. Взмахнули крыльями и исчезли вдали. Жалко было, что улетели, но и радостно стало. С ними улетела и наша грусть, наша тоска по дому. Не на что больше смотреть. На океан уже давно не обращаем внимания. Вот и занялись каждый своим делом. А кому нечего было делать, те в домино играли или рассказы товарищей слушали. Так и пошли дальше. Все дальше и дальше от дома.

О пингвинах, этих замечательных существах, написано уже немало. Но один случай, который я наблюдал в море Дейвиса вблизи советской антарктической станции Мирный, заслуживает того, чтобы о нем рассказать.

На острове Хассуэл, в нескольких километрах от Мирного, есть гнездовые пингвинов Адели. Эти небольшие, величиною с домашнего гуся птицы собираются в колонии по несколько десятков и выводят своих птенцов на прогретых солнцем полярного дня скалах.

Когда птенцы вылупятся, они похожи на серые пушистые шарики. Взрослые птицы собирают их вместе и всячески оберегают от своих лютых врагов, хищных чаек – поморников. Эти разбойники, хотя и питаются мелкой рыбешкой, как и пингвины, но при случае стараются на лету выхватить и пингвиньего птенца, если сторожа зазеваются.

Каждое утро обитатели колоний оставляют несколько взрослых особей сторожить птенцов, а сами ковыляют по льду, забавно растопырив свои куцые крылышки, как руки, чтобы сохранить равновесие. На кромке льдов у свободной поверхности океана они ныряют в воду и плавают также ловко, как и дельфины. Там они наедаются до отвала и к вечеру гуськом возвращаются домой, неся в зобах пищу и для детей, и для сторожей. Так повторяется ежедневно, пока птенцы не вырастут и не пойдут к океану вместе с родителями.

Мы пришли к острову Хассуэл на теплоходе «Кооперация» вслед за ледоколом «Обь» в разгар южно-полярного лета двадцатого января. «Обь» провела нас через плавающие льды и пояс айсбергов и оставила у кромки припая ожидать, пока она пробьет для нас канал во льду к самому Мирному.

Тропы пингвинов пролегали рядом с нашим теплоходом. Поморники летали всюду, и матросы одного из них подстрелили. Он упал недалеко от борта нашего корабля вблизи пингвиньей тропы.

И вот вечером появились они, идущие от кромки льда на остров. Пингвины Адели очень любопытны, как и прочие их собратья. Конечно, их внимание привлекла птица на льду.

Когда они разобрались, что это лежит их враг, то каждый, начиная с вожака, сошел с тропы и клюнул его, бездыханного и уже не опасного.

Солнце всходило рано, часа в два утра, так как ночи еще

только начинались, а пингвины уже шли к океану по той же тропе. И все повторилось, как и накануне. Каждый подходил к поморнику и, клюнув его, направлялся дальше. Возвращаясь вечером, они делали то же самое.

Мы стояли в канале три дня, и все эти дни повторялось одно и то же. Поморник лежал замороженный и затвердевший, вокруг него разлетелись перья, а они все клевали и клевали его.

Глядя на это зрелище, можно было понять всю пингвинью ненависть к своему врагу.

На четвертые сутки ветер взломал припай вокруг нас и льдину с поморником унесло, а пингвинам уже не нужно было ходить далеко на кромку льда. Океан подступил к самому острову. А то неизвестно, сколько бы еще длилось это странное зрелище.

У западного берега Камчатки суда разгружаются круглый год. Летом южные ветры часто прерывают работу и делают стоянку беспокойной. В феврале и марте, когда ветер подует с берега, образуется полоса тихой воды, как в реке, шириной миль в пять и разгрузка идет нормально.

Но стоит появиться ветру с Охотского моря, сразу же приносит много льда, и горе кораблю, который своевременно не уйдет от берега – его неизбежно выжмет на песок. Образуется почти сплошной ледяной покров шириной до 30 миль, и лед так смерзается, что по нему не только можно ходить, а даже играть в футбол, что наши парни с теплохода «Зайсан» на досуге и делали.

Но здесь речь не о футболе. Во льду местами остаются небольшие полыньи метра по три в диаметре. И вот в этих полыньях часто показываются нерпы и сивучи, чтобы подышать, а затем опять скрываются.

Около полыньи летают чайки, но добыча в полыньях им перепадает редко. Они питаются главным образом пищевыми отбросами с судов.

И вот однажды недалеко от судна в такой полынье показался сивуч. Он держал в зубах минтая. Все ластоногие обычно рыбу схватывают в воде поперек туловища, затем всплывают, лихо подбрасывают рыбу в воздух и уже на лету хватают ее за голову, причем рыба голова вся входит в пасть, после этого следует сильный взмах, рыба туловищем отрывается от головы и летит в воду.

Ластоногие едят только голову.

Мы, стоящие у борта, думали, что сивуч поступит именно так. Но он резким взмахом головы выбросил всего минтая на лед, а сам скрылся в воде.

Чайки, их было, наверное, с десяток, моментально налетели на минтая, и через полминуты от него ничего не осталось.

В этом не было ничего необычного, и мы со скукой продолжали обозревать белое поле, простиравшееся до горизонта во все стороны.

Вдруг в полынье снова показался сивуч с минтаем в зубах и снова вышвырнул его на лед, а сам скрылся. Чайки тотчас же налетели на рыбу, но когда съели ее, то уже не взлетели, а окружили полынью в ожидании. И не напрасно. Сивуч снова появился, и снова чайки получили очередное угощение, после которого опять выстроились вокруг полыньи.

Мы стояли, пораженные необычным зрелищем, а когда оно повторилось уже раз в десятый, у борта стоял весь экипаж, кроме вахты в машинном отделении.

В конце концов сивучу, видимо, надоела эта игра, и он больше не показывался. Чайки постояли, постояли, затем одна взмахнула крыльями и поднялась, а за ней и остальные, разом, как по команде, взлетели и понеслись куда-то.

Что это было? Играл ли сивуч? И почему уже после второго выброса минтая чайки встали вокруг полыньи? Они чувствовали, что сивуч еще выбросит им рыбу? Или у них тоже есть способность логически мыслить и они, как и мы, стоявшие у борта, ожидали повторения действий сивуча? Вряд ли. Может, на необозримом пространстве во льду у Западной Камчатки такие случаи нередки и у чаек из поколения в поколение выработался условный рефлекс? Кто ответит на эти вопросы? У природы еще столько загадок!..

Я долго не мог заснуть и в час ночи еще сидел на балконе больницы. Сегодня ко мне приходила дорогая мне женщина и принесла виноград, который ей прислали из Ташкента. Я разволновался и сидел среди ночи и вспоминал о прошедшем. Такая бессонница не угнетает. А вот сразу после операции была мучительная, долгая ночь; казалось, рассвета не будет никогда. Во всей моей жизни была еще только одна такая трудная ночь, но это было в море...

Как-то зимой на старом пароходике «Красное знамя» мы, выходя из Сангарского пролива в Японское море, встретили ураган. Ветер дул с моря на берега Японии. Стоило огромного труда выбрать такой путь, чтобы течение помогло судну выйти из пролива, чтобы оно не погибло на скалах седого от пены и снега мыса Таппи-Саки.

К вечеру мы кое-как отошли от берега, но старое судно не выдержало жестокой качки, и в машине произошла поломка. Через пять минут мы всё исправили, но уже было поздно: старую «галошу» поставило бортом к ветру и понесло вдоль берега, все ближе и ближе к скалам.

Наступила ночь. Положение было отчаянным, восьмиметровые валы швыряли суденышко. Мы были совершенно беспомощны, все наши попытки поставить судно носом против ветра были тщетны, и мы ждали рокового конца.

Я сидел на диванчике в штурманской рубке, упершись ногами в стенку и глядя на путевую карту, старался рассчитать, где и когда волны выбросят наш несчастный корабль на скалы и погубят его вместе с нами.

В ящике стола лежала заготовленная мною для радиста радиограмма, в которую оставалось только вписать цифры широты и долготы места нашей гибели, чтобы дать сигнал «SOS».

В четыре часа утра на вахту к штурвалу встал матрос Бородин. Средних лет, тихий, застенчивый, с глухим голосом, самый старший из команды.

Я слушал вой урагана и рев моря, нервы были напряжены, сердце сжалось в болезненный ком.

Вдруг стало меньше качать, а потом страшная бортовая качка прекратилась вовсе. Судно начало медленно подниматься носом на волну, затем спустилось с нее, шлепаясь брюхом о воду. Ветер ревел. Я вышел из штурманской в рулевую и увидел, что судно держится носом против ветра, то есть от берега, а Бородин

смотрит не на компас, а на блеск гребней волны сквозь мокрые от брызг передние стекла рубки. Как ему удалось это сделать? Откуда у него, незаметного парня, такое искусство управлять кораблем? Наверное, он выбрал время между двумя порывами, как обычно дует норд-вест, и крутым поворотом поставил корабль носом против ветра.

В этом было наше спасение. Глядя на уверенные движения его рук, я с беспокойством думал, чтобы он не упустил корабль с курса. Ведь никто из нас до этого не смог его удержать. Но ветер ревел, а корабль держался на спасительном курсе. Так прошел час, другой. Бородин спокойно вертел штурвал, мы отгребали от берега, от нашей смерти.

Наступило серое зимнее утро. В восемь часов я спросил матроса:

— Товарищ Бородин, вы устали?

Он тихо ответил:

— Нет, товарищ капитан. Дайте только чего-нибудь пожевать.

— Хорошо, тогда постой еще, дружок, а я скажу тебе, когда смениться.

Все мы, вахтенные штурманы и матросы, весь экипаж видел, что делает для нас этот скромный парень.

К полудню ветер начал стихать, и Бородина сменили. Все восхищались его мастерством; только он, казалось, не понимал, что сделал что-то особенное. Ну, простоял восемь часов подряд у руля в жестокий шторм. Ведь это море, да еще зимой.

В двенадцать я почувствовал, что хочу спать так, что сейчас упаду, и лег в рубке на диван. Проспал, как убитый, до вечера. Уже показался наш берег. Было морозно, но тихо. Плавал молодой лед. На судне все вошло в обычную колею. Бородин нес свою очередную вахту: час у штурвала, час смотреть вперед. Опасности будто и не было, но след в памяти остался на всю жизнь. Интересно, как это запомнилось Бородину? И где он теперь?

Встреча с «Памиром»

Моя морская карьера началась на яхтах, когда мне исполнилось двенадцать лет. Вместе с Шуркой Редовским, моим одноклассником по реальному училищу, мы нанимались летом караулить «Гитану» и «Ксению» на 19-м километре во Владивостоке. За это, когда их владельцы выходили в плавание по Амурскому заливу, нам разрешили быть на кливершкоте.

Наконец, мы раздобыли маленький списанный швертбот, отремонтировали его, назвали «Пионер», и сами стали ходить по заливу. Но однажды случилась беда. Едва мы отошли от пристани, как налетевший шквал положил наш «Пионер», мачта сломалась, а мы очутились в воде. Глубина была небольшая, мы поставили швертбот на киль, уложили мачту и паруса и прибуксировали его к берегу. С помощью взрослых поставили швертбот на место зимовки, так как уже началась учеба.

Дальнейшая судьба «Пионера» мне неизвестна; весной я ушел в море, а Шурка уехал из Владивостока.

Но в дальнейшем, где бы я ни плавал, всегда вооружал один из судовых ботов большими парусами и ходил на них при всяком удобном случае. Бывая в отпуске и пользуясь тем, что у меня были знакомые парни в яхт-клубе Тихоокеанского флота, ходил на «драконе» «Варяг» и на фолькботе «Корсар», причем всегда один.

Еще до начала плаваний на яхтах я часто бродил по порту, бывал на русских и иностранных пароходах, особенно любил шататься по шхунам, нашим и японским — их было много в то время в порту — и мечтал о дальних плаваниях.

В 1927 году в пятнадцать лет я поступил в морской техникум. Тогда мореходов, как нас называли, на первую практику посылали на учебный корабль «Товарищ», на Черное море. Но мы узнали, что на него нас не пошлют, а первая практика будет на сторожевом корабле «Воровский», и это очень огорчило нас. Правда, впоследствии мы не жалели об этом, так как практика на этом военном корабле, бывшей яхте американского миллионера, дала нам очень много.

Окончив второй курс, я сделал попытку устроиться матросом или юнгой на трехмачтовую шхуну «Россинант» американской постройки. Но капитан Яровенко сказал, что мне надо подрасти, и не принял меня. В 1934 году я ушел в Европу четвертым помощником капитана П.П. Белорусова на пароходе «Свирьстрой». После мы стали на ремонт в Керчи.

В один из летних вечеров я увидел на горизонте большие паруса. Это не мог быть черноморский «дубок». Когда судно вошло на рейд и заходящее солнце осветило его, я увидел баркентину, и ее розовые, освещенные заходящим солнцем паруса напомнили мне Александра Грина. Это был учебный корабль Ростовской училища «Вега». Сделав красивый маневр и закрепив паруса, баркентина стала на якорь.

Утром мы с моим другом, вторым штурманом Всеволодом Банковичем на яле отправились туда. Ростовчане приняли нас радушно, и я, конечно, с разрешения старпома, облазил весь рангоут корабля и даже постоял на пертах бабафиги, как называет бомбрамрей Дмитрий Афанасьевич Лухманов в своей книге «Соленый ветер». Это было мое первое посещение настоящего парусного корабля.

Вскоре мы перешли в Одессу и там увидели «Товарищ», но побывать на нем не пришлось, так как он на следующий день ушел.

И вот, уже в зрелом возрасте, сразу после окончания Великой Отечественной войны (я был старшим помощником у моего друга капитана Банковича на пароходе «Дальстрой») мы зашли в Ванкувер за пшеницей. На другой день видим: в залив втягивается большой четырехмачтовый барк. На носу надпись «Pamir». Да ведь это один из серии немецких кораблей, названия которых начинаются на «Р».

Он как трофей попал к англичанам и плавал на линии Австралия-Ванкувер.

«Памир» ошвартовался у нас по носу. На другой день, попросив разрешения у капитана, я и несколько наших матросов отправились на корабль.

Англичане нас встретили приветливо. Капитан, мистер Champion, молодой человек, стройный и высокий, в морской тужурке и сапогах, пригласил меня в каюту. С его разрешения мои матросы, никогда не бывавшие на высоте пятидесяти метров, в сопровождении матросов корабля полезли на мачты.

Я тоже спросил у капитана разрешения войти на рангоут. Он предложил мне снять мой чистый пиджак и дал свой рабочий свитер. Мы поднялись на палубу, и я направился по левому борту к флокмачте, но капитан показал мне на реи. Я понял: они обрасоплены на левый борт и можно подняться только справа. Смело пошел по правым фокавантам и даже на марс проник не через отверстие в марсовой площадке, а как лихой моряк, вошел по путенсвантам. Капитан следовал за мной. Фокаванты положи, но когда я добрался до стеньвант, которые почти вертикальны, то подустал. Капитан заметил это и стал меня спрашивать, хорошо

ли я себя чувствую, но я ответил:

— Yes, sir. I am all right.

Вот я добрался до салинга на высоте тридцати пяти метров от палубы и увидел вместо вант узкий вертикальный штормтрап, а вверх надо было лезть еще метров пятнадцать. Стало страшновато. Но я решил: лучше сорвусь и разобьюсь насмерть, чем покажу англичанину, что я трушу. А сзади все слышалось:

— Are you all right?

И я отвечал:

— Yes, sir.

И вот передо мной бомбрамрей, я смело ступаю на перты правого нока и иду на конец его. Подо мною Ванкувер. А барк кажется маленьким и узким. Состояние приподнятое. Хорошо! Думаю, как же матросы в море при качке убираются с парусами. Правда, у них пояса с карабинами, которыми они страхуют себя за леер рея. А у меня карабина нет. И они в сапогах, а я в полуботинках. Но меня подбадривает мистер Champion, стоящий на трапе брамстенги и уже не спрашивает, хорошо ли я себя чувствую, так как видит, что я вполне all right.

Когда спустились и пришли в его каюту, он пригласил меня к обеду. Подали гороховый суп, жаркое и салат. За обедом капитан с грустью сказал:

— У наших парусников есть поговорка: морская вода и машинное масло не смешиваются. Но я с радостью сменил бы этот барк на плохонький пароход. Тяжело плавать на нем. Но делать нечего, безработица заставляет. Где я найду место? Но, несмотря на безработицу среди моряков, и на этот корабль трудно найти хороших, смелых матросов. Молодые не идут, плавать на нем адски трудно.

После обеда капитан проводил меня до трапа. Через несколько лет я узнал, что англичане передали «Памир» немцам, и он плавал снова как учебный корабль и трагически погиб в Атлантике во время урагана на пути из Южной Америки в Германию. Он унес с собой экипаж и несколько десятков курсантов. На месте катастрофы подобрали шесть или семь человек.

Два корабля из этой серии плавают как учебные под нашим флагом. Это «Крузенштерн» и «Седов».

Следуя на пароходе «Луначарский» из Южно-Курильска на остров Итуруп в густом тумане без радиолокатора на подходе по счислению к селению Буревестник в заливе Касатка, я уменьшил ход и уже собрался лечь в дрейф до прояснения, но мое внимание привлек небольшой самолет, появившийся над нами. Туман был низкий, и самолет отчетливо выделялся на глубокой синеве неба.

Летчик зашел с кормы и пролетел над нами нашим курсом, а пройдя вперед, круто повернул влево и исчез в тумане. Не прошло и пяти минут, как он снова появился по корме и лег на тот же курс, снова пролетел вперед и в той же точке повернул влево в сторону залива.

Еще через пять минут он повторил этот же маневр. Тогда мне пришла в голову мысль, что ему сверху виден вход в залив Касатка и он показывает мне точку поворота.

Мы продолжали идти малым ходом, и при следующем заходе самолет повернул влево уже над нами. Его курс вел в залив. Мы повернули за ним.

Когда в пятый раз самолет возвратился и, сделав над нами круг, снова лег на тот же курс, у меня не осталось сомнения в том, что это лоцманская проводка.

Спустя некоторое время мы вышли из тумана и были уже в заливе. Курс вел прямо к якорному месту, и мы благополучно стали на якорь.

Часа через два на катере приехал летчик старший лейтенант. Он спросил:

— Как, товарищ капитан, помог я вам?

— Да, — ответил я, — очень помогли. Большое вам спасибо! Но как вы додумались до этого?

Вот какие бывают летчики. Жаль, не записал его имя и фамилию...

Мореходы Полинезии

Много нелепостей написано о невероятных способностях полинезийцев в навигации, однако их познания в этой области вполне объяснимы. Они действительно умелые, смелые мореходы и пускаются в рискованные плавания без карты, компаса, лага и секстана.

Я уже слышал, что на Полинезийских островах, в том числе и на Арораэ, самом южном в группе Гильберта, есть какие-то камни, которые островитяне применяют для плаваний. Эти камни туземцы называют «атибу-ни-борау». И когда мы пришли к Арораэ, я отыскал в деревне старика, знатока этих камней, и мы с ним отправились на велосипедах по песчаному пляжу к камням.

Прежде я читал записки мореплавателей о наземных знаках, применяемых островитянами для плавания. В 1824 году капитан Бичи слышал от туземцев Анаа в группе Туамоту, что они плавают на Таити, направляя путь по наземным знакам острова Анаа, причем, Маитаи, первый остров, к которому они пристают, находится в 170 милях. Миссионер Джон Вильямс описал свое первое посещение острова Атиу в группе Кука в 1838 году: «Мы все еще не могли отыскать один остров. Придя к вождю Роматане, человеку умному, мы спросили его, слышал ли он когда-либо о Рора-тонга. «О, да, — ответил он, — мы знаем дорогу туда». Это сообщение обрадовало нас, но когда мы спросили, где остров находится, он показывал то одно направление, то противоположное.

Вскоре все объяснилось. Оказалось, что туземцам не все равно, от какой части острова отправиться в путь, как это делаем мы, а необходимо начинать движение от определенного отправного пункта. В таких местах они имеют наземные знаки, по которым правят, пока не покажутся звезды, и плывут так, чтобы увидеть их, пока не закрылись знаки на земле.

Узнав это, мы решили применить способ туземцев и направили наше судно вокруг острова к отправному пункту. Когда мы туда прибыли, вождь пожелал вести наблюдение за знаками во время медленного движения судна по кругу. И когда его знаки сошлись, он закричал: «Вот так! Вот так!» Я глянул на компас и заметил румб SWTW. И этот курс оказался настолько верным, как будто мы получили его от мореплавателя высшей квалификации».

Третье сообщение относится к острову Тикопиа, отдаленному пятнышку между Соломоновыми островами и Новыми

Гибридами, населенному полинезийцами, которые сообщаются с островами Санта-Крус, Ванкоро и Анута на каноэ более чем на сто миль. Профессор Раймонд Фирц, антрополог, останавливался на острове в 1929 году. Он обнаружил, что путешественники отправляются на Анута, располагая курс по наземным знакам, ожидая благоприятного ветра, а отплывают ночью, пользуясь путеводными звездами у горизонта в этом 60-мильном плавании.

Ни в одном из этих источников нет описания наземных знаков. Возможно, это были приметные деревья, створившиеся с отдаленными пиками. Но это могло быть на вулканическом Тикопиа. А ведь большинство островов Полинезии плоские, песчаные, с ровной порослью пальм.

Итак, Арораэ. Навигационные камни представляли собой плоские коралловые плиты, поставленные на ребро, трех-четырех футов высотой. Они не могли быть видны. Предполагаю, что над ними дополнительно устанавливались шесты с белыми флагами или факелами.

Камни стояли на неудобных для посадки в каноэ местах из-за рифов, но, возможно, каноэ спускались на воду в других местах и плыли, минуя буруны, к отправному пункту. Думаю, что мореплаватель, прежде чем отправиться в путь, тратил несколько ночей, изучая звезды, по которым он будет ориентироваться.

Я определил магнитные пеленги относительно камней. В двух случаях камни стояли попарно и пеленг проходил между парами. Положив пеленги на карту, я увидел, на какие острова они направлены. Так как Арораэ самый южный из группы Гильберта, то камни показывают между нордом и вестом. Но один из них показывает на норд-ост, хотя там островов нет. Возможно, он служил для отплывающих навсегда.

Три ближайших от Арораэ острова – это Тамана в 52 милях, Нукунау — в 75-ти и Онотоа — в 86-ти. На каждом из них имеются свои створы камней, показывающие на пять градусов восточнее каждого, вероятно, с учетом дрейфа от пассата. Все эти острова могут быть достигнуты на каноэ за одну ночь, чтобы в светлое время следующих суток достичь цели путешествия, поскольку острова открываются за девять миль.

Похоже, что камни на Арораэ – это школа мореплавания в Тихом океане, созданная 500 лет тому назад. Туземцы обосновались здесь давно, еще 400 лет назад их впервые увидели испанцы.

Таким образом, камни имеют тот же возраст, что и школа мореплавания принца Генриха-мореплавателя в Португалии. Развалины ее в Сагресе окружает открытое место, помеченное линиями из камней в виде катушки компаса, показывающей

румбы на Англию, Африку, Америку.

Как видим, имеется нечто общее между камнями в Сагресе и на Арораэ.

Опасные плавания побудили полинезийцев и микронезийцев воздвигнуть камни на Арораэ. И сделали это островитяне без помощи компаса.

Мы стояли в порту Компече, что на побережье Мексиканского залива. Разгружались медленно; казалось, стоянке не будет конца.

Я осмотрел два имеющихся в городе музея, полюбовался красотами приморского шоссе и заскучал: ничего примечательного больше не было. Но неожиданно я познакомился в баре гостиницы со служащим фирмы, торгующей красным деревом. Мы разговорились, и он предложил мне съездить с ним на лесозаготовки, на полуостров Юкатан. Я охотно согласился.

Утром следующего дня мы сели в самолет моего нового знакомого и в полдень приземлились в аэропорту небольшого приморского городка Четамал у границы Британского Гондураса. Когда мы обедали в кафе жареной черепахой с бобами, я заметил, что барометр, висящий на стене, показывает низкое давление, но не придал этому значения.

После обеда в служебном джипе мы тряслись по ухабистой дороге в сторону поселка Прогресс, где находился заготовительный пункт. Приехали к вечеру. Поужинали (тоже жареной черепахой с бобами), и прораб участка сказал, что ожидается шторм от приближающегося с Атлантики урагана, и пошутил:

— Почему янки называют их именами своих женщин? Надо называть ураганы именами наших буйных мексиканок: Кормелита, например, или Люпа. Это больше подходит к свирепой природе ураганов. Разве может холодная североамериканка стереть с лица земли наш Прогресс?

Но нам с моим спутником стало не до шуток. Особенно, когда радио из Мериды подтвердило движение центра урагана прямо на Четамал. Католики, услышав это сообщение, зажгли свечи у распятий и стали молиться о спасении поселка. Я не имел желания попасть в ураган и считал, что надо переждать его здесь, но мой спутник заявил, что мы едем тотчас же обратно, чтобы успеть улететь из Четамала до начала урагана. Он боялся потерять свой самолет.

Опасаясь, что другой оказии уехать из Прогресса не будет, я согласился. Мы проехали не более часа, как поднялся ветер. В полночь он уже выл, и его порывы выворачивали наизнанку, как зонтики, громко хлопающие листья банановых деревьев по краям дороги. Затем начался потоп, дорогу развезло; наш джип нырнул

в одну из ям и выбраться из нее уже не смог.

Мы пошли. Вернее, поползли. Но добрались только до вершины горного гребня. Далее не пустил ветер. Это и спасло нас от смерти, так как мы укрылись за скалистым кряжем. Но и здесь ветер был так силен, что выдувал воздух из легких, не давая дышать. Некоторое время мы видели внизу огни городка, но вскоре они погасли. Наступил мрак.

Когда рассвело, стало видно, что ураган согнал с гавани воду, обнажил ил, и его несло над городком вместе с железом, сорванным с крыш, досками от разрушенных деревянных построек. Бетонные скамьи с площади ветер тащил по улице. Весь верхний деревянный этаж универсального магазина снесло, и остался только нижний, бетонный. По городку, переваливаясь с боку на бок, прокатился каркасный дом и на окраине застрял. Позже мы узнали, что в нем уцелели все двадцать его обитателей.

Над нашими головами ветер нес кокосовые орехи, рыбу, доски, мусор, и все это исчезало в джунглях позади нас. Внезапно наступила зловещая тишина. Казалось, буйство урагана закончилось. Но снова рванул ветер - и море с шипением и грохотом обрушилось на городок, чтобы разметать то, что еще осталось. Через полчаса все стихло.

Промокшие и подавленные увиденным, мы спустились в городок. Немногие уцелевшие постройки были покрыты илом, сползающим с них и распространяющим зловоние. Повсюду валялись ананасы, принесенные с плантаций, и другие фрукты. В лужах шлепалась рыба. Около здания таможни были сложены трупы, некоторые – без голов: сорванное ураганом кровельное железо рассекло людей. Из ила торчали столбы фундаментов дощатых домов, деревянный фонарный столб расщепился...

Самолет исчез. На его месте лежало рыболовное судно.

Вскоре появились спасательные отряды из Британского Гондураса, а мы поехали на одной уцелевшей машине в ближайший аэропорт городка Белизе. Шофер всю дорогу молчал и, когда мы подъехали к Белизе, только и сказал:

— Вот это дуло, ребята!

Третий гудок

Небольшой пассажирский пароходик «Вьюга» стоял у причала Владивостокского порта. До отхода по приморской линии оставалось несколько минут, и посадка пассажиров заканчивалась. Было тихое прохладное летнее утро, и многие из пассажиров оставались на палубе, глаза по сторонам.

Второй помощник капитана в форменном кителе с двумя золотыми галунами, уже немолодой, полнеющий мужчина небольшого роста, очень важный, с пушистыми усами, распоряжался у сходни. По старой боцманской привычке он зычно покрикивал на матросов, проверяющих билеты и вносящих багаж, хотя и без этого все было, как надо.

Владимир Степанович стал штурманом недавно, с большим трудом он окончил школу судоводителей маломерных судов, что было подвигом при его четырехклассном образовании. И конечно же, он имел все основания выглядеть важным и строгим начальником.

Посадка закончилась; он поднялся на мостик, позвонил капитану, что все готово к отходу, и нажал рукоятку судового гудка, чтобы дать третий отходной сигнал - один длинный и три коротких.

Над бухтой понесся приятный баритон. На «Вьюге» можно было служить только из-за одного гудка. Владимир Степанович отпустил рукоятку – и заметался по мостику, утратив всю свою важность: гудок все гудел и гудел. Владимир Степанович дергал рукоятку, тросик, соединяющий ее с гудком, но тот не замолкал: заело клапан.

Через несколько секунд выбежали на мостик капитан, старпом, еще несколько человек, все кричали и махали руками, кто-то звонил в машинное отделение, но к телефону не подходили ни механик, ни вахтенный машинист.

Тут на мостик вбежали боцман и матросы с парусиновым мешком. Они быстро вскарабкались по вертикальному трапику на дымовую трубу судна, вверху которой была площадка под судовым гудком, и рискуя обжечься паром, накинули на гудок мешок и завязали его. Гудок засипел, звук ослаб, но все еще был слышен далеко.

Только минут через пять нашли механика и машиниста. Они закрыли на котлах клапан, подающий пар на гудок.

Внезапно наступила мертвая тишина. Пассажиры, собравшиеся на носовой палубе и ожидавшие, по-видимому, что-

то интересное, разочарованно расходились. Прозвучала команда убрать сходню, и судно начало отходить от причала.

У всех на мостике был обескураженный вид, особенно у Владимира Степановича. Он почему-то чувствовал себя виновником нелепого случая и ушел на корму, где было его место по расписанию при отходе судна.

На другой день уже в море после завтрака капитан поднялся на мостик, чтобы подписать судовой журнал. Он увидел такую запись: «Закончили посадку и дали третий гудок. Клапан заело. Пока искали механика, чтобы закрыть пар, гудели две минуты так и две минуты в мешке». Яснее не напишешь, тем более при четырехклассном образовании.

«Человек за бортом!»

Есть поговорка, кажется, французская: кому быть повешенным, тот не утонет. И русская: от судьбы не уйдешь.

Я трижды погибал. Первый раз – в девятнадцать лет провалился под лед. Второй – в тридцать три года при взрыве парохода «Дальстрой» летел по воздуху, и когда упал, рядом со мной шлепнулся мусорный рукав судна полтонны весом. Третий раз – в пятьдесят три года в проливе Босфор Восточный при штормовом ветре в декабре прыгнул с катера на трап, сорвался и упал в воду. На катере был наряд пограничников. Они меня и выудили.

Но здесь речь не обо мне, хотя тоже о случае, который доказывает, что, если не судьба, не погибнешь. Рассказал мне эту историю капитан Виктор Константинович Ясинский.

Учебное судно ДВВМУ «Полюс» стояло на зимовке кормой к берегу у тридцатого причала во Владивостоке. Справа от него, тоже кормой к берегу, стоял пассажирский пароход «Анива». На нем жили грузчики.

Виктор Константинович тогда был на «Полюсе» вторым помощником капитана и находился на суточной вахте. Около полуночи к нему вбежал взволнованный курсант и доложил, что под палубой (где находится галюн) кто-то стонет.

Осмотрели носовые помещения, но ничего не обнаружили, а слабые стоны продолжали доноситься. Поднялись наверх к брашпилю и услышали стоны за бортом.

Судно стояло на двух якорях. Льда в бухте еще не было, но на обеих якорь-цепях образовались ледяные глыбы. На одной из них, обхватив ее руками, держался человек в плавках.

Сыграли тревогу «Человек за бортом!» Принесли штормтрапы. У «Полюса» форштевень сильно наклонен вперед, и спущенный трап оказался над человеком. Его обвязали тросом и еле оторвали от обледеневшей цепи, так крепко он держался. Это была мертвая хватка погибающего. Несчастного подняли на палубу. Он перестал стонать и не шевелился, все еще держа руки так, будто обхватывал глыбу на якорь-цепи. Когда его внесли в душевую и открыли горячую воду, он зашевелился, открыл глаза и попытался встать, но не смог. От него сильно разило алкоголем, но взгляд уже казался трезвым.

Спасенного перенесли в лазарет, и с ним начал возиться судовой врач. Утром незнакомец пришел в себя и попросил принести его одежду с «Анивы». Оказалось, что это грузчик. Вчера

он с приятелями пил весь вечер. Затем поспорил, что доплывет от кормы «Анивы» до ее носа и обратно, причем, раздевшись.

До носа он доплыл, когда же повернул обратно, то понял, что не доплывет. Удержаться можно было на якорь-цепи «Полюса». Уцепиться за обледенелые звенья он не смог и обхватил руками ледяной бульб на цепи.

Не пойдя курсант под полубак и не услышь стоны, «пловец» неминуемо погиб бы.

А его собутыльники? Они продолжали пить и забыли о споре. Утром с тяжелого похмелья даже и не вспомнили о своем товарище. Вахтенный же на «Аниве» ничего не видел. Спал, вероятно.

Покончили с ремонтом, сходили на испытания, расписались в документах и устроили прием. Стол был накрыт по-русски, и за него уселись приглашенные с завода «Кулун-док» англичане и представители нашего судна. Гости скоро ушли, тепло простившись, а нашим, расположившимся за столом капитально, пришлось напомнить, что пора сниматься с якоря. Наконец уходим из полного экзотики, но изрядно надоевшего Гонконга.

И вот мы в море. Крепкий летний юго-западный муссон подгоняет наш «Воскресенск», и он бежит по 16 узлов домой, на Родину.

Но едва прошли сотню миль, как входит в мою каюту встревоженный судовой врач и докладывает, что у электромеханика острый аппендицит. Сразу вспомнилась тревожная ночь моего недавнего дежурства в пароходстве, когда на одном из наших судов в середине Тихого океана скончался от аппендицита радист только потому, что вызванный с Гавайских островов вертолет не успел вовремя подойти.

Поворачиваю судно на обратный курс. В эфир летит радиограмма английской администрации с просьбой снять больного вертолетом, больной же уже два часа корчится от боли в судовом лазарете.

Вскоре перед заходом солнца появились два вертолета Королевских воздушных сил. Мы легли в дрейф; больного, жалобно стонавшего, привязали к тросику, и английские морские летчики ловко втащили его в кабину висевшего над нами вертолета. Через пять минут они уже скрылись за горизонтом.

С рассветом следующего дня снова прибыли в опостылевший Гонконг. Морской агент, черноглазый молодой метис мистер Ренфро принес несколько местных свежих газет, которые в ярких красках под броскими заголовками расписывали, как Королевские военно-воздушные силы и военврач их госпиталя бескорыстно спасли советского моряка от смертельно опасного аппендицита, случившегося с ним в море.

Но не прошло и полдня, как из госпиталя сообщили, что можно забрать больного, он в полном порядке. В чем же дело, а как же с операцией? Ведь с аппендицитом не шутят. Еду в госпиталь. Больной уже ожидает в коридоре. Вид у него почему-то смущенный. Зайдя к хирургу, чтобы поблагодарить его, я спросил, почему больной выздоровел так быстро.

Врач отвел меня в сторону и тихо сказал:

— Только никому не говорите, капитан, ведь напечатано во всех газетах. Никакого аппендицита не было. Судовой врач ошибся. Больному ничего не угрожало, кроме неприятных болей, даже если бы я не влил в него тройную дозу касторки. Он попросту объелся. Только никому не говорите, ведь во всех газетах...

Я дал слово и сдержал его. Но «больному» долго не мог простить его болезни, так как помнил, что он последним встал из-за стола. Что же касается начальства, то меня спасли от выговора за лишний пробег в двести миль два обстоятельства: бескорыстие Королевских воздушных сил и свежая еще память о случившемся в Тихом океане.

Королева бульвара

В 1930 году я был штурманским учеником на пароходе «Камчадал» и в портах стоял на самостоятельной вахте как штурман.

В то время на судах женщины еще не работали и общение с ними было возможно только на земле, а в рейсах мы подолгу их не видели. Представляете, как сорвались на владивостокский берег все свободные от вахты после двухмесячного рейса.

Наш капитан Василий Александрович Скибин, солидный мужчина с окладистой седой бородой, плавал еще в Добровольном флоте. У него в каюте висела икона Николая Угодника - покровителя моряков. Появление женщины на судне капитан считал плохой приметой и требовал, чтобы их никогда не допускали на борт «Камчадала». И я, вахтенный штурман, должен был строго соблюдать этот нелепый порядок.

Был теплый октябрьский вечер. Я ходил по палубе и с жадностью глядел на близкий город и оживленную толпу на Ленинской, до которой было совсем близко. Вижу, кочегар Сморчков, небольшого роста, всегда веселый, идет от ворот порта с миловидной девчонкой лет восемнадцати, из девиц той профессии, которая во все времена так нужна морякам, не имеющим ни жен, ни подруг на земле.

Вот Сморчков остановился и ждет, когда я повернусь спиной к сходне и пойду на нос, чтобы в это время проскочить с девчонкой в кубрик. Разгадав его намерения, я остановился и тут почувствовал, что кто-то сзади коснулся моего плеча. Обернувшись, увидел Володю Мордвинова — моего однокурсника, который был матросом на нашем судне и стоял вахту у сходни. Он мне сказал тихо:

— Павлик, сделай вид, что не видишь, пропусти девчонку, пойми ребят. Они возненавидят тебя, если не пропустишь.

Я заколебался. Нарушить приказ капитана? Я не имел на это права. Но что-то подсказывало мне, что Володя прав. Я точно знал, что никто из парней не принес на судно водку — значит, пьянства не будет и уставной порядок будет соблюден. А насчет женщин в уставе ничего не сказано.

Я повернулся и медленно пошел на нос. Минут через десять вернулся на среднюю надстройку. В кубрике кочегаров было тихо: ни песен, ни игры на гитаре.

На судне, кроме меня, были на вахте четыре человека: два матроса, кочегар и машинист. И все они заходили в кочегарский

кубрик. Значит, девица обласкала не одного поклонника, причем добровольно.

Волнуясь, я проходил по палубе всю ночь, хотя и мог бы прилечь на диване в каюте. Я думал, что стал невольным сообщником моих подчиненных.

В семь утра пришли повар и дневальный. Подали завтрак. Девушка еще была на судне, и я с нетерпением ждал ее ухода, так как к восьми придет старпом и может узнать обо всем. Но в половине восьмого из кочегарского кубрика вышла целая процессия: впереди девица с гордо поднятой головой; ее за руку ведет Сморчков; остальные следуют за ними и, когда девица входит на сходню, низко кланяются ей, как даме.

Сморчков свел ее под руку по сходне и проводил до ворот порта; прощаясь с ней, я не поверил своим глазам, он поцеловал ей руку.

А ведь некоторые моралисты, живущие всю жизнь на земле и не лишенные человеческих радостей, считают, что моряки, особенно кочегары, грубый народ и не способны на проявление нежных чувств. А эти морские бродяги, работающие у топок котлов при жестокой качке, как черти в аду, в дыму и угольной пыли, отнеслись к бульварной проститутке, которая на одну ночь сделала их счастливыми, так, как не всякий поступит и со своей женой.

Ванинская мадонна

То, о чем я расскажу, происходило за несколько лет до ванинской трагедии. Тогда этот поселок, постепенно выраставший в город, жил шумной трудовой жизнью. Но страшный лесной пожар, добравшийся до арсенала, почти уничтожил Ванино: раскаленные снаряды летали всюду, уничтожая строения и людей, обьятых ужасом.

Как человек неблагонадежный, за десять лет сменивший десять судов, по воле начальства попал я, наконец, на «Минск», ходивший по линии Ванино-Нагаево и иногда в порты Чукотки. Этот пароход был лишен заграничного плавания, не знаю почему. Таким образом, мы были с ним товарищи по несчастью. «Минск» — оригинальное судно. Построенный специально для линии Гамбург — Южная Америка, имел осадку в полном грузу двадцать четыре фута и мог входить в устья рек и даже в Анадырский лиман. Все суда его тоннажа имеют пять трюмов, он же при длине сто сорок два метра имел семь трюмов при трех палубах, что позволяло удобно размещать несовместимые грузы.

«Минск» отличался красотой и изяществом. Надстройки и леерное ограждение от носа до кормы мы окрасили «слоновой костью», и его стали называть корабль-лебедь.

Я любил этот корабль-лебедь, как мог любить капитан клипера «Catty Sark» свою «Нэн – Короткую Рубашку».

Но это присказка, а сказка, братцы, впереди.

В то время я уже не пил спиртного, а покупал в поселке молоко у старушки. Узнал, что у нее горе: схоронила старика. Не хотел ее тревожить. Решил поискать еще молоко в поселке и направился по долине, застроенной домишками. Долинка грустная. Редкие молодые березки и лиственницы, посредине кочки и ручей.

Люблю такие скромные пейзажи. На картине Нестерова «Видение отроку Варфоломею» такой же пейзаж, а отрок — будущий Сергей Радонежский, который благословил Димитрия Донского перед битвой на Куликовом поле и основал Троицке-Сергиеву лавру.

В долинке, заметил я домик и стожок сена рядом. Значит, тут есть корова. Едва подошел к калитке, навстречу вышла женщина, дородная, румяная, красивая. Я поздоровался. Увидев у меня банку, хозяйка певуче проговорила:

— Вы ж по молоко. Входите у хату.

А из хаты — шум, гам, как в детском саду. Вхожу в опрятную

комнату. Полным-полно детворы. Старшенькая, лет шестнадцать, – русая красавица. Хлопчик лет четырнадцати, черный, как цыганенок; другой поменьше, рыжий, как огонь, весь в веснушках; и еще девочки и мальчики, все разные.

Говорю, подделываясь под украинский:

— Что же воны у вас, мамо, уси разные?

— Та воны вид разных мужиков. Перший женився та вмер. Другий женився та бросыв. Третий теж вмер. Та и ще булы.

— Как же вы живете?

— Та в порту работаю, у столовой. И старшенькие вже ж помогают. Так и живемо.

Вот же живет человек, думаю, и не тужит. На таких держится Русь. Монгольское иго свалила. Смутное время пережила. Наполеона, Гитлера тоже.

И реформы переживет, и никакие ЦРУ с Алленом Даллесом и его чудовищными планами убить все живое в нашем народе не смогут, не уничтожат жизненной силы в нем. Нет, не уничтожат.

С такими мыслями простился я с приветливой хозяйкой и бодро зашагал в порт.

Мы его побаивались. Мы — это мореходы, выпускники Владивостокского морского техникума, бывшего училища дальнего плавания имени императора Александра I.

Государственные экзамены были уже позади, а чувство страха не покидало нас довольно долго. Председатель комиссии задавал такие вопросы, на которые мог ответить только тот, кто очень хорошо учился.

Плавая младшим штурманом и видя его у машинного телеграфа на мостике ледокола «Добрыня Никитич», я восхищался им. Казалось, он сливался с кораблем воедино.

А однажды, проходя по кают-компании парохода «Свирьстрой», я увидел этого человека, сидящим рядом с нашим капитаном Павлом Петровичем Белорусовым. Это был тот страшный экзаменатор Николай Максимович Штукенберг, капитан ледокола «Добрыня Никитич» и художник-профессионал.

Поздоровавшись с обоими, я, сделав несколько шагов, услышал, что Павел Петрович говорит Штукенбергу:

— Николай, а мой молодой, как и ты, тоже мажет. У него в каюте висит акварель, которую он скопировал с моей английской.

— Интересно посмотреть, — произнес Штукенберг и направился вместе со мной, растерянным и смущенным.

Внимательно рассмотрев мою работу, он спросил:

— У вас есть еще что-нибудь?

— Да, — робко ответил я.

— Вы сегодня не на вахте? Тогда забирайте всю свою мазню и приходите ко мне сегодня в восемь вечера.

И вот без одной минуты восемь стою я у двери его дома и ровно в восемь нажимаю на кнопку звонка. Слышу рычание. Дверь открывает хозяин. Огромный серый дог зло глядит на меня.

— Это свой, иди на место! — приказывает Николай Максимович псу и приглашает меня пройти.

Я сразу заметил, что Николай Максимович дома совсем другой, чем на экзаменах или на мостике. Передо мной не капитан, а художник.

Раскладываю свои бумажонки. Он придиричиво их смотрит, некоторые откладывает в сторону и говорит:

— У вас талант, его надо развивать дальше. Если не будете пить водку, играть в домино и связываться с корабельными девчонками, вы станете художником.

И он дал мне урок по живописи: о перспективе, светотени, о

смешении красок и о многом другом, что нужно знать художнику.

— А теперь я вам покажу, чем мы занимались в Академии художеств.

Он достал из-под дивана большой чемодан и высыпал его содержимое на ковер. Это были небольшие листки ватмана с акварельными этюдами. Чего там только не было: белье на веревке, бутылка вина и хлеб, цветы и всякая всячина.

— Вот этим и занимайтесь. Учитесь у природы. Не копируйте. Делайте хуже, но свое.

Затем он провел меня в свою мастерскую. Там висели на стенах и стояли на мольбертах его замечательные картины на разные темы. Особенно мне запомнилась одна: Ледокол «Красин» в шторм. Была и символика: жертвенник, атрибуты самодержавия на свалке истории, всенощная в соборе.

Николай Максимович сказал с досадой:

— Вот море у меня плохо получается. Всю жизнь плаваю, а передать не умею. Вы только начинаете, а оно у вас живое.

Я расстался с ним, полный надежд. И всю жизнь помнил его наставления.

Не знал, что больше его не увижу. Надвигался тридцать восьмой год...

И такие были помполиты

С первым начальником политотдела Дальневосточного пароходства Сулимовым прибыла и первая группа помполитов. Трое ничем особенно не отличались. Но Тимофеев был статен и красив. Говорили, что он имеет именную саблю от Семена Буденного. Его послали на наш «Свирьстрой».

Мы пошли круговым рейсом по Охотскому морю. Сразу заметили, что новый помполит тщательно изучает нас и наши условия работы. Понравился он и нашему капитану Павлу Петровичу Белорусову. Мы пришли во Владивосток и стали под погрузку консервов на Англию, и наши ретивые кадровики, имея в резерве своих так называемых перегонщиков, решили сменить весь экипаж, за исключением капитана. Эта коварная затея стала известна нашему помполиту, он пошел к Сулимову и добился, чтобы оставили весь экипаж, и затея «кадров» не удалась. Так мы и узнали, чего стоит наш помполит.

Алексей Васильевич и далее показал себя. Тогда мы еще не догадывались, что он будет после этого рейса назначен начальником Дальневосточного пароходства.

Наше судно прошло капитальный ремонт в Керчи и пришло домой.

Тут-то и начались мои испытания. Шел 38-й год, я стал сыном «врага народа», и меня сняли со «Смоленска». Я пришел к Алексею Васильевичу и доложил ему об этом. Он сказал:

— Не беда, пойдешь капитаном на «Андреев».

Меня, двадцатилетнего, послали на это судно сменить Артюха. Я проплавал год, и тут снова пришла беда. Алексея Васильевича сняли с должности: не хотел выполнять нелепые распоряжения крайкома. Он уехал в речное пароходство в Новосибирск. Меня же послали на пароход «Луначарский» плавать по Курилам, и затем — на «Дмитрий Лаптев» Сахалинского пароходства. Я оказался в группе капитанов, с которыми что хотели, то и делали. На каждого было возбуждено какое-нибудь дело, нам не давали зарплату. Но русские люди добрые, каждого из нас кто-то приютит.

Когда вернулся начальник Сахалинского пароходства Коробцов, человек порядочный, он сразу отменил приказ Сафарова, вызвал нас к себе и сказал:

— Вы сами понимаете, я вас держать как капитанов не могу. Могу вам сделать перекомандировку, кто куда захочет.

Один Рябоконь сделал умный шаг — он перекомандирован

был в Новосибирск, где работал Тимофеев. Остальные ушли к рыбакам, а я попросил перекомандировать меня во Владивосток в Севморпуть под начало Готского – выдающегося капитана, и Колотова, начальника Севморпути. Но и тут я не удержался. Колотов вызвал меня и сказал, что приказано меня выгнать. И я оказался вольным слушателем, уничтожая девиацию на малых рыболовных судах. Меня часто вызывали в милицию. И однажды я узнал, что мой отец расстрелян, и понял, что во Владивостоке мне оставаться нельзя.

Придя из милиции, я собрал свои акварели и продал их Сушкову в музей, получив за них 800 рублей. В тот же вечер с чемоданом поднялся на Орлиное гнездо, простился с родным городом, сел на вечерний поезд до Новосибирска и сказал жене, если будет повестка в милицию — я уехал в неизвестном направлении.

Через несколько суток в Новосибирске я обратился к Алексею Васильевичу за помощью. И стал дублером капитана «Козьмы Минина». Весной из КГБ поинтересовались, что я здесь делаю, но Алексей Васильевич и тут выручил. Сказал, что я у него прохожу стажировку.

Следующим летом я встретил Алексея Васильевича в городе, а он и сказал:

— Вот как жизнь крутит; министр Зосима Шашков посылает меня снова к вам, во Владивосток. Приеду, разберусь и пришлю ответ.

Но не пришлось Алексею Васильевичу быть еще раз начальником Дальневосточного пароходства: он заболел и умер в кремлевской больнице.

Я завербовался к рыбакам, штамп в паспорте: житель Приморского края. Потом рыбаки сделали мне перекомандировку в ДВМП. Послали меня на «Аскольд» к балтийскому капитану — так я оказался снова в моем пароходстве. От судьбы не уйдешь.

Солнечный круг Арсеньева

Если вам скажут о высокомерии Владимира Клавдиевича Арсеньева, не верьте. В обращении он был прост, доброжелателен, приветлив.

Арсеньев — настоящий путешественник, человек с сильной волей. Живые глаза, глубоко сидящие, притягивали к себе внимание, и мы, восемнадцать юношей, слушали его, как замороженные: рассказчик он был изумительный. Такие люди не бывают высокомерны; высокомерие и ум — несовместимы.

В 1928 году во Владивостоке не было специальных учебных заведений по рыбному промыслу, поэтому в программе мореходки было всё, что могли встретить штурманы торгового флота в работе на море.

Арсеньев преподавал нам ихтиологию и все, что относится к рыбному хозяйству. Предмет он давал просто, интересно, а слова «радиолярия», «диатомея», «глобигерин» звучали, как что-то из сказочного мира.

Когда материал по программе заканчивался, а до конца урока оставалось еще минут десять, он рассказывал нам какие-нибудь занятные истории. О том, что все в природе взаимосвязано. Например, что общего между старыми девами и клевером. Однажды швейцарцы заметили, что клевер начал особенно пышно цвести. Это произошло оттого, что исчезли шмели, которые гнездились в почве. А шмели исчезли потому, что их гнезда разрушали фокстерьеры, которых привозили старые девы по весне в Швейцарию.

Арсеньев говорил: природе все равно, что сто тысяч человек, что сто тысяч тараканов. Человек вовсе не царь природы, как считают некоторые умники.

Рассказывал он о своих встречах со староверами на приморском побережье:

— Стою как-то на берегу у мыса Олимпиады с пассажным инструментом и жду, когда солнце покажет полдень. Подходит знакомый старовер из деревни Кузнецово (они все меня знали) и спрашивает: «Что ты тут, Владимир Клавдиевич, делаешь?» Ну, как ему объяснить? Говорю: «Тут через вашу деревню проходит круг. А он: «Да ну? Где? Покажи». — «На карте, — говорю, — вот жду, когда солнце покажет полдень, и этот круг нанесу на карту поточнее».

Рассказывал и про Дерсу. Мне помнится, он произносил «Узала», делая ударение на втором слоге «за», а не на третьем

«ла», и не превращал своего друга во француза.

Тому, что я внимательно стал относиться к стилю изложения своего письма, обязан Владимиру Клавдиевичу. Как-то в письменной работе о коралловых атоллах я что-то нагородил нескладно. Владимир Клавдиевич за знание поставил десятку (у нас была десятибалльная система), а внизу приписал: «У вас получается: шел дождь и два студента, один в пальто, другой в университет. Обратите внимание на изложение, иначе это будет мешать в дальнейшем».

Он советовал нам всегда носить с собой какую-нибудь книгу. Всегда везде говорят: «Подождите несколько минут», а приходится ждать полчаса и более. Вот и не пропадет время, если что-нибудь прочитать.

Его уроки обычно были последними, и по окончании их мы, кто жил в городе, выходили с ним и стайкой шли до трамвая, и он по дороге еще что-нибудь нам рассказывал. В трамвайчиках, а они тогда были маленькие, узенькие и мы рассаживались, и рассказ Владимира Клавдиевича прерывался...

Боцман крейсера «Жемчуг»

Летом 1930 года на Ленинской, недалеко от ворот порта, появился человек. Он развлекал прохожих, громко выкрикивая:

— Ешьте, товарищи, черный хлеб!.. Был царь-дурак, был хлеб пятак!..

Милиция его не трогала. А он пошумит-пошумит и уйдет в порт.

Тем же летом мы — шестеро мореходов со второго курса морского училища — изучали морское дело на пароходе «Астрахань». Этих грузопассажирских пароходов постройки балтийского завода, «невок», как их называли, плавало в Совторгфлоте шесть. Кроме «Астрахани», еще «Эривань», «Томск», «Симферополь», «Тобольск» и «Теодор Нетте». Они имели каюты первого и второго классов; салон, облицованный красным деревом; в средней части и в носовом твиндеке двухъярусные койки без всяких удобств для пассажиров третьего класса.

Старший помощник капитана Мелехов и боцман Заньков давали нам самую грязную работу. Мы чистили твиндек и ящики с содержимым пассажирских желудков, так как постоянная качка изматывала их до полусмерти; убирали палубу за скотом, который всегда возили на Камчатку, чистили льяла трюмов, выносили ил из цепного ящика.

Моей обязанностью, как самого младшего в группе (мне минуло только шестнадцать), была чистка льял под диптанками. Взрослый туда не мог проникнуть, я же был и мал, и тощ, и поэтому ползал по черной жиже. И все это называлось морской практикой.

Нас изредка в виде поощрения даже ставили к штурвалу и доверяли покраску, но чаще мы мыли надстройки.

Меня определили в помощники кочегарскому дневальному. Четыре раза в день он подавал еду в эмалированных мисках двенадцати кочегарам, а я четыре раза в день мыл эту посуду. Если я недостаточно быстро шевелился, дневальный давал мне подзатыльники. Никому другому он не позволял тронуть меня пальцем.

И этим дневальным был тот самый человек, который развлекал прохожих на Ленинской. Звали его Ося Концевич, и служил он когда-то боцманом на крейсере «Жемчуг».

Вот что он мне рассказал.

В первую мировую войну «Жемчуг» стоял в Пенанге. Он был из тех трех крейсеров, которым удалось уйти из цусимского ада в

1905 году. Кроме «Жемчуга», это были «Олег» и «Аврора», та самая «Аврора», которая стоит в Петербурге как мемориал.

В Пенанге было спокойно. Война далеко. И наши флотские «развесили уши».

В тот роковой день и командир, и старший офицер были на берегу.

Со стороны моря показался корабль, четырехтрубный, какими были английские крейсера. Вахтенный офицер «Жемчуга» и принял его за «англичанина». Идет союзник, зачем же расчехлять орудия?

«Союзник» остановился совсем рядом, спустил английский флаг, сбросил фальшивую трубу, поднял германский флаг и открыл огонь из всех орудий по «Жемчугу». Борт крейсера был разорван, и он пошел ко дну. А «союзник» развернулся — это был «Эмден» — и скрылся.

Ося успел вылезти в иллюминатор. После этого испытания он слегка тронулся умом и поэтому чудил на улице.

Недавно Владивостокское радио передало статью на историческую тему, записанную в 1987 году. В ней сказано несколько слов о Концевиче. И я вспомнил о старом моряке...

Наши предки, добираясь до берегов Тихого океана и пускаясь в плавание, наносили на карту все, что видели. Они были смелыми людьми, наделенными фантазией, но не имея специальной подготовки, составляли карты неумело.

В петровское время начались более систематические исследования. Евреинов и Лужин, например, были гидрографами, и, плавая на байдарках, более точно наносили на карту свои наблюдения.

Первый серьезный труд по описи наших дальневосточных морей я увидел у Деливрона. Мне понравился его стиль. Описывая восточную Камчатку, он образно отметил, что ее мысы «один другого зубастее». Главное же описание дальневосточных морей принадлежит трем мореплавателям, имена которых мы не должны забывать. Первым был вольный шкипер Фридольф Гек. В конце прошлого века на кораблях «Сибирь» и «Сторож» он описал побережье от Посыета до мыса Дежнева; глазомерно нанес многие бухты и дал им названия, которые закрепились за ними. Борис Владимирович Давыдов описал Охотское море и восточную Камчатку на транспорте «Охотск» в начале века, имея в своем распоряжении уже более совершенные средства. Леонид Александрович Демин – составитель отличных карт Чукотского полуострова до мыса Дежнева. Его экспедиция проходила в первой половине двадцатого века на корабле «Красный вымпел», бывшем «Адмирале Завойко».

Теперь расскажу, какое отношение имеет моя деятельность к этой последней экспедиции.

В 1928 году первый курс мореходки, 18 мальчиков, послали изучать морскую науку на сторожевой корабль «Воровский», бывшую яхту американского миллионера «Лизистрату».

В первое же плавание мы пошли с гидрографическим разрезом по Японскому морю. Руководил этой экспедицией Леонид Александрович Демин. В группе я был самым младшим, мне едва минуло 15 лет. Как-то, сидя на кнехтах с альбомом, зарисовывал побережье. Леонид Александрович подошел и сказал:

— У вас, молодой человек, неплохо получается. Если будете плавать, не бросайте этого дела. Может пригодиться.

Вскоре он пришел в нашу мореходку преподавать начала высшей математики и теорию девиации магнитных компасов. Он мне напомнил о моем занятии и таким образом дал заряд на

будущее. Уже будучи капитаном, я вдруг оказался сыном «врага народа»; это было для меня катастрофой. В мореплаватели я подался из желания посмотреть весь мир, а тут такая беда.

Постепенно я пришел в себя. Двадцать один год проплавал в глухом каботаже и старался что-то сделать для мореплавания. Начал с зарисовок видов берега, вспомнив наказ Леонида Александровича. За десять лет зарисовал все побережье от Посыета до мыса Дежнева. Хорошо изучил все, что нанес на карту в свое время Фридольф Гек, и проникся глубоким уважением к этому человеку.

Еще я делал галсы по Охотскому и Берингову морям с промером эхолотом. Это помогло мне обнаружить трехметровую банку в десяти милях от устья реки Инь в Охотском море.

Все, что сделал за эти годы, я собрал в альбом на 26 листах. Этот альбом увидел у меня Константин Константинович Мусатов, начальник гидроотдела Тихоокеанского флота, взял его у меня и передал в Главное гидрографическое управление в Ленинграде. Мои рисунки попали в лоции Тихого океана.

Теперь снова о шкипере Геке.

Еще в мореходке я познакомился с его внуком Клавдием Васюкевичем. А будучи капитаном, встретился со вторым внуком Гека Юлием Васюкевичем, тоже капитаном. Жаль, что уже не было их матери Елены. Она, со слов ее сыновей, прекрасно владела морской наукой, которой ее обучил знаменитый отец.

Жизнь и деятельность этого замечательного мореплавателя прекрасно описана в очерках Л.В. Александровской в газете «дальневосточный моряк». Эти очерки будут изданы книгой в Обществе изучения Амурского края.

В заключение скажу, что Леонид Александрович Демин, когда он был уже в Ленинграде в чине адмирала, редактировал два тома морского атласа, этого шедевра советского и мирового картографического искусства.

Из примет жизни

* * *

Еду в поезде. В стекло окна бьется оса, тщетно пытаюсь вылететь на волю.

Жалею этих вечных тружеников: муравьев, ос, пчел, шмелей. Решил помочь осе. Вынул носовой платок и, подождав, пока она будет отдыхать и сложит крылья, осторожно взял ее. Но почувствовал укол — жало вошло в палец сквозь платок.

У пчелы жало с зазубринами и после того, как она ужалит, остается в теле ужаленного, и пчела погибает. У осы оно гладкое, и она может им жалить много раз.

Сделал вторую попытку, свернув платок плотнее. Выпустил осу.

Пассажиры с любопытством смотрели на мои манипуляции. Что они думали?..

* * *

Девочки построили песочный городок. Играют в магазин и продавцов.

Вдруг явился сорванец лет шести, все растоптал, разметал и удалился, гордый содеянным.

Так и все в этом грешном мире. Одни строят, другие рушат. В кинокартине «Андрей Рублев» сидят монахи. Рублев и Максим Грек. Отдыхают. Рублев и говорит:

— Для них стараешься, строишь, душу вкладываешь. А они наехали, все порушили, пожгли. Доколе так будет?

А Грек ему отвечает:

— Всегда так будет!

* * *

Иду мимо кондитерской фабрики. Лето. Жарко. Фабричные окна у самого тротуара, открыты. Из них доносятся шум и брань. Останавливаюсь. Картина: три чана с тестом. Из одного вытекло на пол. Три женщины в белых халатах, косматые ведьмы со сбившимися чепцами, это тесто толкают с пола в чан и матерятся.

Черт побери! С тех пор не ем сдобных булочек.

* * *

Лето. Вечер. Открытое окно. Четвертый этаж. Комары не долетают. Легкий ветерок шелестит листвой акации во дворе.

Вдруг внизу чистый, звонкий, мальчишеский голос запел:

— Я не папкина, я не мамкина, я на улице росла, меня курочка снесла.

Говорю в темноту:

— Милый, у тебя талант. Такой голос! Учись!

Все затихло...

* * *

Утро. Окно открыто. На подоконнике рассыпаны крошки хлеба. Прилетели два воробушка и сели на ветку акации. Птичка поменьше, видимо, самочка, осталась на ветке, а воробей сел на подоконник. Он склевал одну крошку, а другую отнес своей подруге и вложил ей в открытый клювик, как птицы кормят птенцов.

Это повторялось много раз, пока воробушки не насытились и не улетели. Какая трогательная сценка!

* * *

Парочка голубей несколько лет кормилась у меня на подоконнике.

И вот вижу: прилетел один. На одной ноге. Поклевал и

улетел. Где же его подруга? А она появилась с другим, здоровым.
Такова жизнь. Кому нужен безногий?

Пал Палыч

П. Осичанский: «Я бы снова выбрал море...»

Его все зовут Пал Палычем. Когда я впервые познакомился с Куянцевым, ему было под шестьдесят и он начинал свою сороковую навигацию, но капитанствовал легко, без каких-либо признаков усталости и напряжения. Производили впечатление его энергичность, общительность. Он был энциклопедически начитан, обладал талантом воспитателя, а самое главное — умел дарить людям радость. В разговоре держался непринужденно, не пытался подавить собеседника эрудицией, был очень тактичен, деликатен, любил шутить, иногда с подвохом.

— Братцы, — сказал он полушутя-полусерьезно однажды в день отхода. — Я обладаю способностью различать одновременно двенадцать запахов и поэтому никому не советую появляться на мостике с самым ненавистным мне запахом — алкоголя.

Минут через пять те, кто принес с собою этот запах на мостик, тут же «унесли» его обратно.

Частенько в рейсе в штурманскую рубку за информацией для пассажиров заглядывал культорганизатор. Пал Палыч легко, почти не напрягая память, давал ему исторические справки о бухтах Ольга, Владимир, Валентин, рассказывал о географических и климатических особенностях района плавания, а когда культмассовик выразил свое удивление на английском, капитан тут же продолжил информацию на этом языке.

На мостик он заходил не редко и не часто: ровно столько, сколько нужно для того, чтобы и контроль осуществить, и не обидеть штурмана недоверием. Но очень бывал недоволен, если заставал там работающий радар.

— Не гоняйте вы понапрасну приборы. Идем вдоль берега, посмотрите, какие великолепные очертания сопки, определяться по ним одно удовольствие.

Судоводители вынуждены были вплотную заняться изучением берега и вскоре с удовольствием угадывали сопки.

Нередко Куянец «производил в капитаны» одного из младших помощников и, не вмешиваясь, предоставлял ему возможность выполнять маневр от начала до конца. А потом, уединившись с ним где-нибудь в сторонке, дотошно допытывался, почему все было сделано так, а не иначе. И в конце разбора уже перечислял ошибки новоиспеченного «капитана».

На мостике теплохода «Феликс Дзержинский» я узнал, что капитан обладает еще одним талантом — живописца. Об этом

рассказали кинематографисты-дальневосточники, снимавшие тогда фильм о нем, художнике-маринисте, капитане дальнего плавания П.П. Куянцеве.

И вот, десять лет спустя, мы сидим в небольшой комнате, ярко озаренной ласковыми лучами заходящего солнца, и Куянецв неторопливо, негромко говорит о живописи, о море, о жизни...

В молодости отец Павла Павловича морячил на судах Добровольного флота. Рассказы о дальних плаваниях, о романтических рыцарях моря произвели сильное впечатление на мальчика. Уже в семь лет он заявил родителям, что будет моряком. Отец знал, как нелегок хлеб моряка, ибо море не столько экзотика и романтика, сколько труд, тяжелый и небезопасный. Именно поэтому он не испытывал особого восторга от упрямой мальчишеской мечты. Но зерно было брошено в благодатную почву. В пятнадцать лет сын отнес заявление во Владивостокский морской техникум.

В двадцать шесть лет Куянецв осуществил мечту своего детства: стал капитаном. Это был закономерный итог стараний, упорства, любви к однажды выбранному делу. Но все было бы значительно сложнее, не будь рядом чутких и внимательных учителей, верных друзей, таких, как первый капитан Куянцева П.П. Белорусов, старший помощник, впоследствии капитан В.М. Банкович. Многому научили они его: и профессиональному мастерству, и житейской мудрости.

Больше всего в учителях Куянецв ценил доверие, а позже и сам безошибочно доверял своим помощникам. Был ли у него свой метод работы с экипажем? Говорит, что никакими особыми секретами не располагал.

— Капитану, как и любому профессиональному моряку, достаточно хорошо знать свое дело и быть трезвым. Он не должен терять старпомовские привычки: ходить по судну, заглядывать в самые отдаленные уголки, проверять особо важные объекты в конце ремонта, перед рейсом, перед штормом. Это необходимо особенно сейчас, когда современное мореплавание, на мой взгляд, стало торопливым, даже иногда суетливым; сегодня люди работают с большим напряжением, чем 25-30 лет назад, и потенциальная возможность аварии от этого возрастает.

Чувствуется, что эти слова глубоко продуманы и наводят на определение того, что я попытался назвать методом Куянцева.

Особая черта Куянцева — его постоянное стремление к новым знаниям, к новым впечатлениям; стремление, присущее почти всем, кто выбирает делом своей жизни море, но сохраняют его всю жизнь далеко не все. Сорок восемь лет было Павлу Павловичу, когда он написал письмо министру морского флота

Бакаеву и попросил направить его в Антарктиду, где мечтал побывать с детства. «Готов пойти туда даже матросом», — писал Куянцев в том письме, о котором теперь вспоминает с улыбкой.

Через полтора года, в начале шестидесятых, он был назначен дублером капитана на мурманский теплоход «Кооперация» и принял участие в седьмой антарктической экспедиции. «Мы не настолько бедны, чтобы послать капитана Куянцева в Антарктиду матросом, — писал в своем ответе министр. — И в то же время не настолько богаты, чтобы позволить себе такую роскошь. Направить его дублером капитана и обязать подготовить подробнейший отчет».

Надо сказать, что в те годы шло интенсивное освоение шестого континента; туда с 1955 года советское правительство регулярно посылало научные экспедиции. В них принимали участие в основном моряки западных парокhodств страны, а дальневосточники пока только «пристреливались», накапливали информацию и привлекались лишь в качестве наблюдателей, дублеров. П.П. Куянцев был среди них одним из первых. Из Антарктиды он привез тогда не только интереснейший дневник об особенностях плавания, но и множество этюдов.

Так осуществилась еще одна мечта детства.

Мы рассматриваем самые первые рисунки Пал Палыча. Пятьдесят лет назад он показал их своему учителю, капитану дальнего плавания Н.М. Штукенбергу, чья фотография висит на самом видном месте в квартире ученика. После окончания Рижского мореходного училища и Петербургской академии художеств Николай Максимович не расставался с морем. Когда судьба свела его с начинающим судоводителем и художником Куянцевым, в альбоме которого были тогда преимущественно копии, Штукенберг проявил искренний интерес к нему и дал совет, который Пал Палыч пронес через всю свою жизнь: «Никогда не копируй, не подражай, будь самим собой».

Кроме Н.М. Штукенберга, учителей у Куянцева не было, ни к каким школам он не принадлежит, хотя с огромным уважением относится к творчеству таких художников, как Нестеров, Поленов, Левитан, Айвазовский, Врубель, Рерих. Но ближе всех ему, пожалуй, творчество импрессионистов: К. Моне, К. Писсаро, А. Сислея, их колоритные, жизнерадостные, отмеченные свежестью наблюдений пейзажи. Пал Палыч тоже любит этот жанр, и большинство из пятисот написанных им в последнее время этюдов — пейзажи.

Работы Куянцева неоднократно выставлялись для широкого круга любителей живописи во Владивостоке, были представлены в экспозициях в Москве и в Японии. Было это в середине

шестидесятих годов. Куянцев возглавлял тогда экипаж пассажирского судна «Якутия». Председатель Ниигатского отделения общества японо-советской дружбы Исигуро Кайдзо, часто бывая в гостях у наших моряков, загорелся идеей познакомить жителей города с творчеством капитана.

«Мне понравились картины талантливого художника Куянцева, которые заслуживают самой высокой оценки. Я хочу, чтобы его работы смогли увидеть все жители города Ниигаты, — писал он, обращаясь к председателю Владивостокского горисполкома с просьбой оказать содействие в организации выставки. — Я надеюсь, что эта выставка будет способствовать расширению дружеских отношений между нашими странами и улучшению работы общества «Япония-СССР».

Выставка пользовалась большим успехом у любителей живописи. Так картины капитана Куянцева нашли своих почитателей в Стране восходящего солнца.

Тот, кто хоть немного знаком с работами П.П. Куянцева, наверняка обратил внимание на то, что большинство их имеет исторический фон. И это не просто обращение к сюжетам времен освоения Дальнего Востока или русско-японской войны. Нет, это — цельный, на протяжении многих десятков лет создаваемый образ морского флота в его историческом развитии. Быть может, какой-то этап в развитии флота представлен в творчестве Куянцева шире, какой-то не очень полно; быть может, не все работы равноценны по замыслу и по исполнению, но нельзя отрицать, что в маринистике такое тематическое постоянство — явление очень редкое.

И не случайное.

Вспомните в «Москву 3-ю», акварель, переданную художником в дар музею морского флота к столетию Дальневосточного пароходства. Перед нами, казалось бы, всего лишь один из сотен написанных им пароходов. Но стоит вчитаться в подпись к картине, где в нескольких словах передана необыкновенная судьба этого судна, и начинаешь понимать, что для художника история одного судна лишь повод для размышления об истории всего морского флота. И дело не только в том, что на «Москве 3-й» когда-то работал отец Павла Павловича. Как понятие Родины для каждого человека начинается с его родного дома, села, города, так и понятие моря для художника берет начало с одного конкретного судна, с родного причала.

Все, что Куянцев делал в море, служило мощным источником его творчества. Все, что он делал в живописи, помогало понять ему смысл и назначение своей профессии моряка. Так и жили в

нем два разных и в то же время таких похожих человека, соперничая, взаимообогащая и дополняя друг друга.

— Пал Палыч, а не мешали ли занятия живописью вашей работе?

— Было время, когда кое-кто считал, что живопись мешает мне в работе. Сам же я так не думал никогда. На флоте, как нигде, пожалуй, существуют условия и для формирования интересов, и для самообразования. Вот вам пример: капитаны В. Ясинский и В. Радынский были не только прекрасными судоводителями, но, постоянно занимаясь самообразованием, стали интересными, разносторонне образованными людьми. Я и сейчас беру книги из их редчайших библиотек.

Пал Палыч говорит спокойно, просто, словно размышляя, не навязывая своего мнения и не пытаясь казаться лучше, чем есть. Он не любит смотреть телевизор. Музыку любит, но сомневается, что понимает ее. Как относится к морю? А как может относиться к морю человек, который всю жизнь провел в море, рисовал море, думал о море, читал о море?..

Особенно много о море он стал читать в зрелом возрасте, и этот интерес не угасает. На смену Станюковичу и Новикову-Прибою пришли записки и дневники Крузенштерна, Головина, Невельского, исследования.

— Неужели, Пал Палыч, вы читаете только о море?

— Нет, конечно. Давно интересуюсь историей. В последнее время изучал средние века, а перед этим перечитал «Историю государства Российского» Карамзина и «Историю России с древнейших времен» Соловьева.

— А из современных писателей кто вам близок?

— Люблю «Блокаду» и «Победу» Чаковского. Нравится ленинградский писатель Виктор Конецкий. Нашу морскую жизнь он знает изнутри, может, поэтому его с удовольствием читают все.

Я вновь рассматриваю последние этюды Куянцева и вспоминаю слова искусствоведа краевой картинной галереи, где хранится около тридцати акварелей Павла Павловича: «Творчество Куянцева как художника-любителя очень оригинально».

Любители... Что это за люди? Не умаляет ли такое определение достоинства их работ?

Нет, не умаляет. Существительное «любитель» образовано от глагола «любить», который, в свою очередь, образован от существительного «любовь». Любовь к искусству, любовь к морю, к своей стране, ее истории.

Любовь — вот самый точный критерий истинного

профессионализма, животворный, неисчерпаемый источник настоящего таланта. И в этом смысле творчество П.П. Куянцева истинно профессионально.

Солнце едва успело скатиться за горизонт, а осеняя темень уже тут как тут. Время заканчивать нашу затянувшуюся беседу, но я все еще никак не решаюсь задать свой последний вопрос. Если задам его, что называется, в лоб, рискую получить дежурный ответ. «Вы счастливы?» — хочу спросить я.

А что нужно человеку для счастья? Здоровье? Материальное благополучие? Моральное удовлетворение? Трудно сказать. Кому-то и одного вполне хватит, а кого-то и все, вместе взятое, не удовлетворит. «Если хочешь быть счастливым — будь им», — говорили древние. Значит, счастлив тот, кто сам считает себя счастливым? Не знаю. Но мне всегда казалось, что счастье — категория скорее объективная, чем субъективная.

Припоминается Гете: «Счастлив тот, кто сможет связать конец своей жизни с началом». Вот они, эти слова, которые помогут мне задать свой последний вопрос!

— Пал Палыч, если бы вам сейчас пришлось начинать все сначала, вы бы...

Он не дал мне закончить мысль. Седой, худощавый, с цепким взглядом мореплавателя и нервными руками живописца, он на миг замер и так же просто, как и все, что говорил до сих пор, сказал:

— Я бы снова выбрал море.

Петр Осичанский

1981

«Творить судьбу». Беседа ведущего Клуба капитанов П.И. Осичанского с П.П. Куянцевым

В шесть лет он сказал: «Буду моряком». В двенадцать уточнил: «Капитаном». В пятнадцать ушел в море. В двадцать шесть лет стал капитаном; оставил капитанский мостик, когда ему было уже за шестьдесят. Сегодня в Клубе капитанов почетный гость — известный на Дальнем Востоке и далеко за его пределами мореплаватель, художник-маринист, капитан дальнего плавания Павел Павлович Куянцев.

— Пал Палыч, что же послужило причиной того, что вы так рано и точно определили свой жизненный путь?

— Первая причина, наверное, та, что я родился во Владивостоке, у моря. А вторая причина вот такая. Мой отец плавал когда-то в Добровольном флоте, много рассказывал о своей увлекательной работе, и под влиянием его рассказов я еще в раннем детстве решил, что буду моряком. Самым памятным событием своей молодости я считаю поступление в мореходку, о которой мечтал с шести лет.

— Выбирая профессию в таком раннем возрасте, рискуешь ошибиться. Очень важно, чтобы выбор, первые шаги поддержал чуткий, опытный человек — учитель.

— Моим учителем в самом начале самостоятельной деятельности был капитан Павел Петрович Белорусов. С ним я работал еще до войны четвертым, третьим и вторым помощником капитана на пароходе «Свирьстрой». Посчастливилось мне плавать также под началом знаменитого полярного мореплавателя и основателя первых рейсов на Колыму Павла Георгиевича Миловзорова. Весной 1931 года он командовал пароходом «Чукча», и я был у него четвертым помощником капитана. Работать с Миловзоровым было интересно. Человек требовательный, общительный и простой, он имел большой морской опыт, выдержку и хладнокровие. Судоводители проходили у него хорошую школу. Довелось мне также поработать с капитанами Грибиным и Артюхом. Именами этих людей теперь названы морские суда. Позже, в зрелом возрасте, я многому научился у своего лучшего друга, погибшего на «Дальстрое», капитана Всеволода Мартиновича Банковича. Я работал под его командованием в должности старшего помощника капитана. Он был для меня примером трезвости,

честности, выдержки, служения делу.

— А сама профессия чему-нибудь научила?

— Безусловно. Когда я стал капитаном, то принял это как должное. Я не особенно задумывался над тем, что в моей жизни произошел качественный сдвиг, и внутренне не был к нему готов. Поэтому первое время делал много глупостей: лихачил при маневрах, к счастью, все обошлось удачно; часто покрикивал на подчиненных, но быстро понял, что капитан один, без экипажа ничего не стоит, что с людьми надо обращаться по-человечески. И подчиненные стали ко мне относиться иначе: не было ни одного случая невыполнения моих требований. Прежде, чем давать приказания, я хорошо обдумывал их; это стало моим главным правилом. Да, капитанство многому меня научило.

— И вот, став капитаном и понимая свои недостатки, что сделали вы, чтобы избавиться от них?

— Я всю жизнь опасался, чтобы не случилось какое-нибудь несчастье, и мне стоило немалых усилий скрывать свое волнение, всегда казаться спокойным. Также я всегда старался прятать свое самолюбие. Без этих качеств нет капитана. И еще: у капитана всегда должна быть ясная голова. Чем раньше он это поймет, тем лучше для него и для экипажа.

— В двенадцать лет человек поставил перед собой цель стать капитаном и стал им. Что это? Счастливая капитанская судьба? Пал Палыч, вы верите в судьбу?

— Когда говорят, что каждый сам творец своей судьбы, — я верю в это. Но на этот вопрос у меня есть еще один ответ. Когда мне было восемнадцать лет, я провалился под лед и чуть не утонул. Но был молод, силен и выкарабкался. Когда мне было тридцать три года, произошел трагический взрыв на пароходе «Дальстрой». Погибло много народу, в том числе семь членов экипажа, и среди них мой друг и учитель капитан Банкович. Меня же взрывная волна подбросила высоко вверх, и, когда я упал, в полуметре от меня шлепнулся мусорный рукав котельного отделения в полтонны весом. В пятьдесят три года в жестокий шторм в декабре я оказался в ледяной воде Босфора Восточного. Вытащили меня пограничники, которые ехали оформлять мою «Якутию». Поэтому я — фаталист, я верю и в такую судьбу. Как писал Александр Дюма, кому суждено быть повешенным, тот не утонет. Но все же свою судьбу каждый должен творить сам.

— Вы трижды были на краю гибели. Что вы думаете о смерти?

— Смерти я не боюсь, с высоты своих лет я могу сказать об этом. Но я боюсь выхода из строя. Так, наверное, думают многие.

— Пал Палыч, вы всю жизнь провели в море. Можете вы

сказать, что оно чему-то научило вас?

— Море каждого учит, если только он не слепой и не глухой. Скитаясь по всему свету, я редко бывал дома, в море я научился любить Родину. Море мне показало, как мала наша земля. В море я понял, что более всего надо дорожить в жизни честью.

— Честь, кодекс чести... Если бы вас попросили составить кодекс капитанской чести, состоящий, скажем, из пяти заповедей, то как бы выглядел ваш вариант?

— Затрудняюсь, право. Может быть, так: первая — не пей, вторая — не важничай, третья — люби и знай свое дело, четвертая — не жадничай, пятая — будь доброжелателен.

— Почему у вас на первом месте трезвость?

— Потому что ее больше всего я ценю в людях. Вид пьяного человека вызывает во мне отвращение.

— Борьба с пьянством — одна из основных примет нашего времени. Знаю вас уже давно и не сомневаюсь в искренности вашего ответа; уверен, что вызван он отнюдь не желанием сказать на злобу дня. Что еще в нашей жизни волнует вас?

— Больше всего меня волнует то, о чем говорилось на XXVII съезде нашей партии. Слишком долго мы замалчивали наши недостатки и славили достижения. Хочется верить, что намеченное нам будет под силу.

— Пал Палыч, мы говорили с вами о вашей морской, капитанской судьбе, о жизни, о море, о людях, но до сих пор еще не касались темы, которая интересует моряков и, прежде всего, капитанов. Речь идет о вашем творчестве. Многие читали об этом, видели ваши работы, а капитаны, в частности, хотели бы узнать, как вам удавалось совмещать живопись и мореплавание. Итак, что вы думаете о своем творчестве? Не могли бы вы кратко охарактеризовать и выделить его этапы?

— Акварельной живописью я занимаюсь всю свою жизнь, и это занятие стало второй профессией. Я писал море, пейзажи, портреты. Есть любимые работы, но ни одну из них я не считаю безупречной. Последнюю удачную работу «Бой 28 июля 1904 года» сделал в начале этого года. Часто меня спрашивали: не мешает ли живопись основному занятию? Нет, конечно. Можно равно любить и море, и изобразительное искусство. Море было главной темой моего творчества, а живопись, в свою очередь, помогала понимать смысл и назначение профессии моряка. В моем занятии живописью было два периода: любительский, когда я хотел сделать побольше, и, возьму на себя смелость сказать, зрелый, когда я стремился приобрести профессионализм. Специалисты говорят, я добился этого. Очень признателен капитану Николаю Максимовичу Штукенбергу, художнику-

профессионалу, который дал первый урок живописи, когда мне было девятнадцать лет. Почти все мои работы находятся в музеях Владивостока: морском, историческом и в картинной галерее.

— А что еще, кроме моря и живописи, вы любите?

— Историю. Сразу же после окончания мореходки я взял программу исторического факультета университета и за семь лет протудировал литературу, указанную в ней. Позже мне удалось прочитать замечательные книги — «Историю государства Российского» Карамзина и «Историю России с древнейших времен» Соловьева. Большинство моих акварелей имеют исторические сюжеты.

— Как вы считаете, нужно ли капитану иметь такие разнообразные интересы?

— Широкий кругозор только помогает, а работа на флоте способствует формированию различных интересов. Капитан с широким кругозором гораздо интереснее как личность и компетентнее как специалист.

— И последний вопрос, Пал Палыч. Кто вы? Капитан? Художник? А, может быть, историк?

— Конечно, капитан.

— А что такое капитан? Должность? Звание? Профессия?

— По-моему, состояние.

1986 год

Море остается с капитаном

Шестнадцать лет прошло, как оставил Павел Павлович капитанский мостик, а морские сны и сейчас ему снятся. Особенно навязчив один, самый нежеланный, сон... Порт. Он идет по причалу, а знакомый, пропахший йодом, пенькой, древесиной и дымом угольных пароходов ветер треплет полы пальто, холодит лицо, раскачивает у причала черный силуэт парохода. Пароход без труб, без надстроек. Только корпус над усталым бетоном причала чернеет. Куянцев ускоряет шаг, чтобы успеть прочитать название парохода. Но – не успевает. Сон обрывается...

В такие минуты Павел Павлович лежит некоторое время с открытыми глазами, а потом включает свет в комнате и смотрит на стену. Здесь в окружении его работ – акварелей, художественных фотопортретов (пробовал себя и в качестве фотохудожника) – висит небольшая репродукция «Сикстинской мадонны» Рафаэля, картины, которую Куянцев-художник ценит превыше всего. Видение женщины, вечности, оставленной кистью гения, приносит потревоженной душе умиротворение.

И забывается на какое-то время черный пароход.

Какой из них?..

Куянцев стал капитаном в двадцать шесть лет. И тогда обрел известность: самый молодой капитан на флоте. Но до этого он узнал самую трудную трудность океанской своей работы. Это случилось в 1931 году. Уже тогда пароходы использовались не только для транспортировки промышленных и продовольственных грузов. Был еще один – особый – вид груза: заключенные. Когда везли из Владивостока на север Охотского моря, в Нагаево, или к срединному побережью – в Охотск первые партии заключенных, у молодого штурмана никаких сомнений не возникало. Как-то после войны выдали вахтенным маузеры. Капитан сообщил, и начальник конвоя подтвердил:

— Власовцев повезем.

Тут все ясно было: враги, предатели, бандиты. Но тогда, в 1931 году на «Свирьстрое» везли небольшую группу политзаключенных (позже Куянцеву придется возить толпы и толпы политзеков, и смотреть на них молодой капитан будет уже совсем иначе, чем посматривал сейчас на эту группу «политиков»). Сквозь равнодушный прищур, без особого волнения поглядывал штурман «Свирьстрою» на черную цепочку позековски одетых людей, влачившихся по трапу на борт парохода. И вдруг – замер. Что-то знакомое увиделось в этих согбенных

фигурах. При погрузке разглядеть заключенных он не успел. Узнал их потом, в рейсе. Времена были еще не совсем лютые, и конвойные разрешали арестованным прогуливаться по палубе. В следующую вахту и увидел Павел Павлович их – всех своих преподавателей из мореходного училища. И – самое невероятное – среди них был любимый всеми курсантами Александр Павлович Пель. Ну какой же он враг народа?! Такого быть не может! Для всех, знавших Александра Павловича, для всех курсантов он был истинным преподавателем–наставником, не по должности, а по духу, по своему отношению к жизни, к ним, курсантам. И вдруг – Пель заключенный!..

Преподаватель тоже узнал своего ученика. Подозвал к себе. Куянцев ветерком с мостика к старику:

— Есть, Александр Павлович!

— Павлик, — поднял тот на своего ученика заботливые глаза, — вон туман идет, а у тебя компас не закрыт...

Моряком Куянцев стал по призванию. С молодых ногтей знакомый с перецветицей владивостокской Миллионки и натруженными портовыми причалами, Павел в шесть заявил отцу, вернувшемуся из очередного рейса:

— Буду, как ты, – матросом.

— Будь уж тогда капитаном! — положил отец на плечо сына руку.

Мужской разговор не терпит велеречивости. Он лаконичен и строг. Обещания мужчины сдержанны, но неизменны. И когда пришла пора выбора – художником ли стать или в моряки податься? – Павел Куянцев изодрал душу в кровь: уж очень тянуло к мольберту. Но мужское слово – верное слово. И подросток шагнул к океану. Записался в китайскую артель на пароход «Артем». А там – пошло-поехало...

В книге «Тихоокеанский флот», изданной в 1966 году издательством Министерства обороны, есть такие строки: «Артиллерия, тыловые части и средства усиления десанта находились в пути из Владивостока на транспортных «Ногин», «Невастрой», «Дальстрой». Эти суда <...> подошли к Сейсину в пять часов 16 августа (1945 г. – В.Г.). Через полчаса одновременно на двух минах подрывался и потерял управление транспорт «Ногин». Еще через полчаса подрывался транспорт «Дальстрой». Никто из экипажей транспортных и десантников не пострадал».

Так вот, на «Дальстрое» старшим помощником капитана в том рейсе был Павел Павлович Куянцев. А до этого у «Дальстрога» была иная известность: плавучая тюрьма. И тогда Павел Павлович тоже работал на нем, но был еще в должности капитана. Это

позже его «разжаловали» в старшие помощники. А случилось вот что.

Когда в 1938 году был репрессирован отец Куянцева, сын оказался на каботажных линиях. И работал на них до 1941 года. Что такое каботажные линии в те годы? Почти те же, что и сегодня, лишь за тем исключением, что «живого» груза, заключенных, перевозилось пароходами почти столько же, сколько и народнохозяйственного. Вот тогда-то «Дальстрой» и служил плавучей тюрьмой.

— До пяти тысяч заключенных загоняли конвойные в трюмы парохода, — вспоминает Павел Павлович. — Правда, выходить осужденным на палубу уже не разрешалось: не тридцать первый год. Деление между зеками тоже было свое, «социальное». Первые три трюма отводились для уголовников. Понятно, что обстановка здесь была получше, чем в трюмах для заключенных-политиков. Урки располагались почти с комфортом – просторно им было. А вот политических набивали в тьму, в тесноту, распикивали по многоярусным нарам. И весь рейс – в трюме, за решетками, под крышками люков.

При каждой погрузке, при каждой выгрузке Куянцев вглядывался в траурные вереницы людей на сходне: вдруг да мелькнет лицо отца.

Четырнадцать лет тянулось это ожидание встречи...

И все четырнадцать лет капитан Куянцев чувствовал, что это такое – быть сыном «врага народа». До 1941 года водил он пароходы вдоль дальневосточного побережья страны. Да какие пароходы это были! Преимущественно угольщики. И среди них – «Красное знамя». И так ленивой савраской топотил по волнам, а когда во время ремонта сменили на нем гребной винт, пароходик и вовсе обезножел: скорость упала до семи узлов. Зато дрейф увеличился. Дрейф суденышка стал «изумительный» – до 40 градусов. Счисление приходилось вести не столько по скорости движения вперед, сколько по сносу в бок. Вот где судоводительская практика была для будущих мореходов. Правда, Павел Павлович к тому времени опытом уже богатым обладал и давно уже практикой проверил: рейс начинается задолго до того, как будут отданы швартовы. Он начинается с первой тонны груза, опущенного в трюм, с первой цифры расчета остойчивости. Поэтому и отходил он безаварийно свои благополучные мили на «Красном знамени». И потом, встречая пароходик в порту, подходил к нему, похлопывал невозмутимую сталь борта:

— Ну что, товарищ, плаваем?

Власти не могли допустить, чтобы на капитанском мостике

стоял сын врага народа. И в первый месяц войны Куянцева лишили капитанского диплома. Выручил давний друг. Узнал о беде товарища, вызвал к себе:

— Капитан всегда капитан, в любой обстановке. Будешь по сибирской реке водить пароходы.

Почти год пробыл Куянцев в речниках. Но потом в пароходстве спохватились: таких, как Куянцев, холить нужно; редкостного дарования судоводитель. И в 1942 году Павел Павлович вернулся на Тихий океан. И до конца – не Отечественной – второй мировой войны водил пароходы по маршрутам «огненных рейсов». Последний из этих рейсов – десант в Сейсин.

Война кончилась, и все вернулось на круги своя. Куянцева снова лишили паспорта моряка заграничного плавания. Теперь уже до 1952 года. Возможно, этот срок мог и удлиниться, да только...

— Когда в двенадцатый раз меня сняли с судна, отправляющегося за границу, — вспоминает то время Павел Павлович, — мое терпение лопнуло окончательно, и я написал письмо в краевой комитет партии. В ту пору первым секретарем крайкома КПСС был Василий Ефимович Чернышев, честный человек. Спасибо ему, вернул мне визу, вернул звание.

Тогда же, на приеме у Чернышева, капитан Куянцев узнал и судьбу своего отца. Случайно узнал. Чернышев затребовал к себе дело Куянцева-старшего. И когда Павел Павлович вошел в кабинет первого секретаря крайкома, это дело было раскрыто на той странице. И хоть лежали бумаги по отношению в Павлу Павловичу «вверх ногами», он все-таки сумел прочитать: «...Куянцев расстрелян в 1938 году...»

Память нужна. И она есть. Остается в его картинах, в фотографиях, которые по художественному исполнению мало чем отличаются от картин. Впрочем, есть у него одна картина, висит на стене рядом с репродукцией «Мадонны». Эта акварель вся выполнена синим...

Шестнадцать лет назад Куянцева снова вызвали в крайком. Только уже не светлой памяти В.Е. Чернышев, а его преемник, В.П. Ломакин вызвал к себе:

— Павел Павлович, вам уже шестьдесят лет. Более десяти из них вы живете с женщиной, не регистрируясь официально. Партия не может допустить такого морального разложения. Поэтому – оформляйте пенсию, сдавайте судно.

Но море осталось с капитаном. И часто снится ему. Особенно один сон навязчив: причал, возле которого раскачивается ветром черный пароход. Нет у парохода ни труб, ни надстроек. Только силуэт. Черный. Траурный.

И одна явь. Каждое лето Куянцев уходит в сопки и рисует заброшенные капониры Владивостокской крепости. Рисует высокие серые бетонные башни, вживленные в скалы. Они стоят, неприступные (не пришлось этим башням видеть сражений), в буйстве цветов и трав...

Валентин Гонимовк

1990

КДП Павел Куянцев, или Большая песнь о море

Люблю писать о морях. Не так уж мало написал о них. Всякий раз, когда задумывал рассказать о следующем своем герое, рука невольно останавливала бег ручки на первых же строчках и пронзала мысль: а правильно ли пишу? с того ли начал? о том ли расскажу людям?

И вот снова взял на себя большую смелость - написать о Моряке с большой буквы, да еще и Художнике.

Был такой замечательный писатель Герман Мелвилл, создавший бессмертную песнь о море и человеке на море – «Моби Дик». Эта книга с прекрасными иллюстрациями Рокуэлла Кента наверняка украшает полки личных библиотек большинства моряков. Как, впрочем, и вообще многих любителей литературы. В этой книге едва ли не на каждой странице есть мысли, будоражащие воображение, запоминающиеся надолго.

«Возьмите самого рассеянного человека, погруженного в глубочайшее раздумье, поставьте его на ноги, подтолкните так, чтобы ноги пришли в движение, — и он безошибочно приведет вас к воде, если только вода вообще есть там в окрестностях...» Или еще ближе к нашему рассказу: «Почему всякий здоровый, нормальный мальчишка, имеющий нормальную, здоровую мальчишескую душу, обязательно начинает рано или поздно бредить морем?»

Уж не знаю, кто однажды взял да и подтолкнул глубоко задумавшегося четырнадцатилетнего парнишку, крестьянского сына из Волынской губернии, да подтолкнул так, что ноги его зашагали и зашагали аж до самого города Одессы. И стал Пашка Куянцев юнгой парусной шхуны, бороздившей просторы Черного и близлежащих морей. Не мой герой, не будущий капитан дальнего плавания Павел Куянцев, а отец его. Знать, бродил в крови того Павла хмельной ген романтики, а потом взял да и переселился в сына Пашку. Но это потом, уже в двадцатом веке, а тогда, на самом переломе, тягал молодой мореман Куянцев канаты, стирая о них брезентовую робу до дыр; лихо выкамаривал в иностранных портах. Пока не пришло время служить царю и отечеству. Тут как раз начался 1900-й, забросили русских матросиков на Дальний Восток; участвовал Паша в подавлении боксерского восстания в 1902 году, дождался и настоящей войны - русско-японской. Держал Куянцев вместе с другими русаками оборону Порт-Артура, служил канониром на батарее

Электрического утеса, получил Георгиевский крест.

А после с другими солдатами и матросами пережил и горечь поражения, и плен. Вернулся из плена уже не в Одессу, не на Волынь — во Владивосток. По добрым рекомендациям командиров поступил на должность суперкарго к Бринеру, женился — вот тогда-то и произошла передача наследственных генов романтики...

Ох, уж эта романтика! Знаю многих моряков, которые при этом слове кривят губы: навывдумывали писарчуки, какая сейчас романтика? Помню, стоим на мостике «Пионера» с капитаном, справа - берег Малайзии, клонящиеся под ветром пальмы, ртутью переливается теплая вода пролива, воздух насыщен ароматами берега и моря. Что-то сказал про это капитану, тот отмахнулся:

— Да, бросьте вы все придумывать. Тому, кто плавает, все это осточертело.

Нет, дорогой мой капитан, не осточертело и тем, кто плавает, и тем, кому на берегу неймется в бензиновой гари улиц, в лязге трамваев, в сутолоке будней. Иначе откуда бы рождалась Красота?

Вот она - передо мной. «Океан» — название картины. Видно, что писал художник с палубы парохода, режущего морские волны. Ветер в спину художнику, убегают от него грозные, пенные валы, растворяясь вдали, в дымке горизонта. А над ними — буревестники, дети океана, дирижеры стихии, вольные ангелы романтики.

Еще картина моря — на этот раз укрощенного льдами. Они, несокрушимые и вечные, столпились вокруг русских кораблей-шлюпов «Восток» и «Мирный», достигших Антарктиды в 1821 году. Мне, зрителю, чудится, что льды живые, они потрясены дерзостью моряков, посмевших войти в царство непобедимой стихии; с любопытством глядят на деревянные, хрупкие обшивки кораблей пингины— аж крылышками взмахнули. И sluкавит тот, кто скажет, что не затрагивает самых глубин души этот морской спектакль. А дальше— каравелла Христофора Колумба, человека, в котором романтика ужилась с неукротимой волей и жаждой новых открытий. Не название меня волнует, а то, как прорисовано дерево бушприта, я чувствую шероховатость брезента и невыцветающую мощь крепа на парусе. А какие чувства сумел вложить художник в краткий миг сражения «Варяга» с кораблями врага!

Ну вот, все море да море, а почему не лужайки-ручейки, мостики, прудики, телята?

— Павел Павлович, а вам известно, сколько морских картин написал Айвазовский?

Павел Павлович не ответил. Да и я, по совести говоря, запамятовал точный счет. Где-то слышал: около трех тысяч. Нет, Павел Павлович не подавлен числом. И не стремится «достичь» или «превзойти». У художников счет на картины вообще не идет. Как? - вот в чем вопрос.

Художник Александр Иванов написал одну лишь картину «Явление Христа народу». Писал двадцать лет. Закончил - и умер. И остался с нами навсегда. Я привел пример не для того, чтобы сопоставить значение двух живописцев, а затем, чтобы еще раз утвердить очевидное: при всей разнице дарований каждый художник вносит в общечеловеческую копилку ценностей свое, личное.

Слышу возражения: «Сколько можно писать одно и то же?» Отвечу вопросом: а вы видели одно и то же море, одно и то же небо, одинаковые скалы, цветы, детские лица? Творец создал мир настолько разнообразным, что тому, кто видит это разнообразие, даровано высшее наслаждение любоваться красотой.

Но вернемся к Паше, сыну Павла. Поскольку он был с рождения «испорчен» не только художественным дарованием, но и неукротимым влечением к морю, путешествиям, то берегового работника из него уже с детства явно не получалось. Куянцев-старший пытался пристроить сына и так и этак, но тот после окончания реального училища выбрал только одну дорогу — в морское училище.

Я сижу в темноватой комнатке Куянцевых за чашкой чая. Павел Павлович усмехается, вспоминая прошлое; супруга его Зара Павловна, крепкая, полнокровная женщина, с тревожной любовью следит за каждым движением приболевшего в последнее время мужа. Было где истратить переданное предками здоровье; с самого детства столкнулся молодой Куянцев с всесилием социалистической свободы. До революции папа его работал на добром месте, получал хорошую зарплату. Все эти Бринеры, Янковские, Скидельские, Чурины и прочие «исплутаторы», они ведь не ездили в Москву выпрашивать в Кремле деньги, чтобы расплатиться с рабочими, платили исправно в конце каждой недели.

Когда произошла революция, а в 1922 году освободили Приморье, как от японцев-американцев, так и от бринеров, начала новая власть рассчитывать с теми, кто верно служил буржуям. Схватили старшего Куянцева, быстренько вынесли ему смертный приговор; месяц сидел он в камере смертников. Пашка в это время ударился в беспризорничество. Отца, к счастью, скоро выпустили, и жил он еще целых полтора десятка лет. В 1938 году его снова арестовали, на этот раз пустили пулю в затылок «врагу

народа».

К этому времени Куянцев-младший сумел-таки поступить в мореходное училище (в Гнилом углу, возле госпиталя), прошел при этом впечатляющий конкурс: из 127 абитуриентов приняли 18! Приняли его, правда, на механический факультет, но не таков был романтик, чтобы отказаться от капитанской фуражки, — потихоньку начал ходить он на лекции вместе с судоводами, а начальник училища, приглядевшись к пареньку, махнул рукой и не стал ему препятствовать.

Вот так и получил диплом Паша и пошел на флот четвертым помощником, стал и третьим, и вторым. На флоте ведь не как в политике: покричал там и там, глядишь, сидит уже в самых верхах, придумывает законы, имеет квартиру в центре и машину, и помощника, и загранпоездки, и торговые сделки — греби не хочу! Нет, тут надо показать себя в деле и на одной ступеньке, и на другой, а тогда можно подумать и о капитанстве.

Дослужился Павел Павлович до старпома на «Свирьстрое», плавал с капитаном Василием Войтенко и даже сбегал с ним один длиннющий рейс в Европу — семафор еще не был закрыт умными спецотдельцами. Еще ничто не предрекало трагедию с отцом. Старпом Куянцев прилежно, даже с блеском, как говорится в характеристиках, исполнял свои обязанности, в свободные часы глядел на море не как штурман, а как живописец - и писал эту красоту. Познакомился с уже известным тогда капитаном-художником Николаем Максимовичем Штукенбергом; тот внимательно посмотрел работы начинающего живописца и, поскольку сам прошел курс в Академии художеств, дал несколько профессиональных советов, а в общем — одобрил.

— Все, что надо, молодой человек, у вас есть. Если будете плавать, не ударитесь в пьянство, в вольности с женщинами, вырастете в заметного художника, — Николай Максимович не любил разбрасываться похвалами.

Эти заветы Куянцев запомнил крепко: не пить, не амурничать, ибо это уносит энергию творчества. И вот одна за другой появляются все новые картины. И почти на каждой — море. И штиль — это изобразить полегче. И волнение, шторм — здесь нужен глаз, необходимы память и много чувства...

Учитель его погиб в той же сталинской мясорубке, что и отец. И со знаменитого тридцать восьмого семафор перед Куянцевым закрыли. Ленинцы-сталинцы знали назубок, кому и куда можно ходить, ездить и плавать. Моряк? Добро. Кто там у тебя привлекался? Бабушка с тетушкой? Отец? Ну, так и плавай: Сахалин-Охотск-Камчатка. Вози верботу, эзков на Колыму, а в Сан-Франциско пойдут те, кто представил образцовые

характеристики да еще три партийные рекомендации.

— Кидали меня с парохода на пароход, — по-доброму усмехается Павел Павлович. — Был я на «Смоленске»; на «Андрееве» плавал с Николаем Борисовичем Артюхом; плавал и на «Дальстрое», был на нем в тот страшный день, когда в трюмах взорвалось пятьдесят тонн тротила. Случилось это в Находке в 1945 году, капитаном был у нас Всеволод Мартынович Банкович. Когда случился пожар, он принимал меры по тушению до последней минуты. Наконец, обратился к команде: «Всем сойти!» И вот мы, сорок восемь человек, сошли в полном порядке, отошли немного — и тогда рвануло. Выдержка капитана, отсутствие паники спасли нас — мы встретили беду в «мертвой зоне» взрыва; никто не был ранен, правда, многих сильно оглушило. Вообще, мне всегда везло, несмотря на трагедию, постигшую семью. Однажды я провалился под лед залива Золотой Рог, был тогда еще зеленым девятнадцатилетним штурманом. Вытащили — даже насморка не схватил. В другой раз прыгал с катера на трап судна; был уже не молод, под полсотни, не рассчитал — прыгнул мимо, а был шторм, зима. Тоже спасли, обошлось без болезней. Но самое мое крупное везение, — он с улыбкой протягивает руку к жене, — это моя Зара, прошла со мной и горести, и счастье.

— Ладно тебе! — она ласково потрепала его по плечу, встала и вышла, якобы на кухню; на самом деле смутилась при чужом, как девчонка.

В квартире Павла Павловича Куянцева не так уж и много картин: любит он их дарить. Вот «Ночь на Сахалине». Сколько чувства! И тихая грусть, и затаенный юмор, и восхищение... «Фрегат «Паллада». Говорят, такая же акварель висит и в кабинете В. М. Миськова, значит, не чужда романтика и ему! «Креолка» — скромная девочка с застенчивой улыбкой, через плечо глядящая на светловолосого дядю-художника. И еще много детских рисунков. Признаюсь, и я без ума от этих намазюканных и каракулевидных изображений нашего мира. Вырастет дитя - и уже никогда не сможет с такой непосредственной гениальностью изобразить окружающий мир.

А плавать?.. Плавал как все. Когда реабилитировали отца капитана Куянцева, и умные дяди открыли перед ним семафор, и стал он наконец капитаном стоять на мостике парохода, глядя на любимое свое море. Но пришел и его срок — в 1972 году вышел на пенсию. Остались кисти, холсты и любимая женщина рядом с ним.

И картины. Которые будут и потом, когда не станет пишущего эти строки, и самого творца картин, и тех, кто был ему верным товарищем в походах. Красота не умирает!

Лев Князев
1996